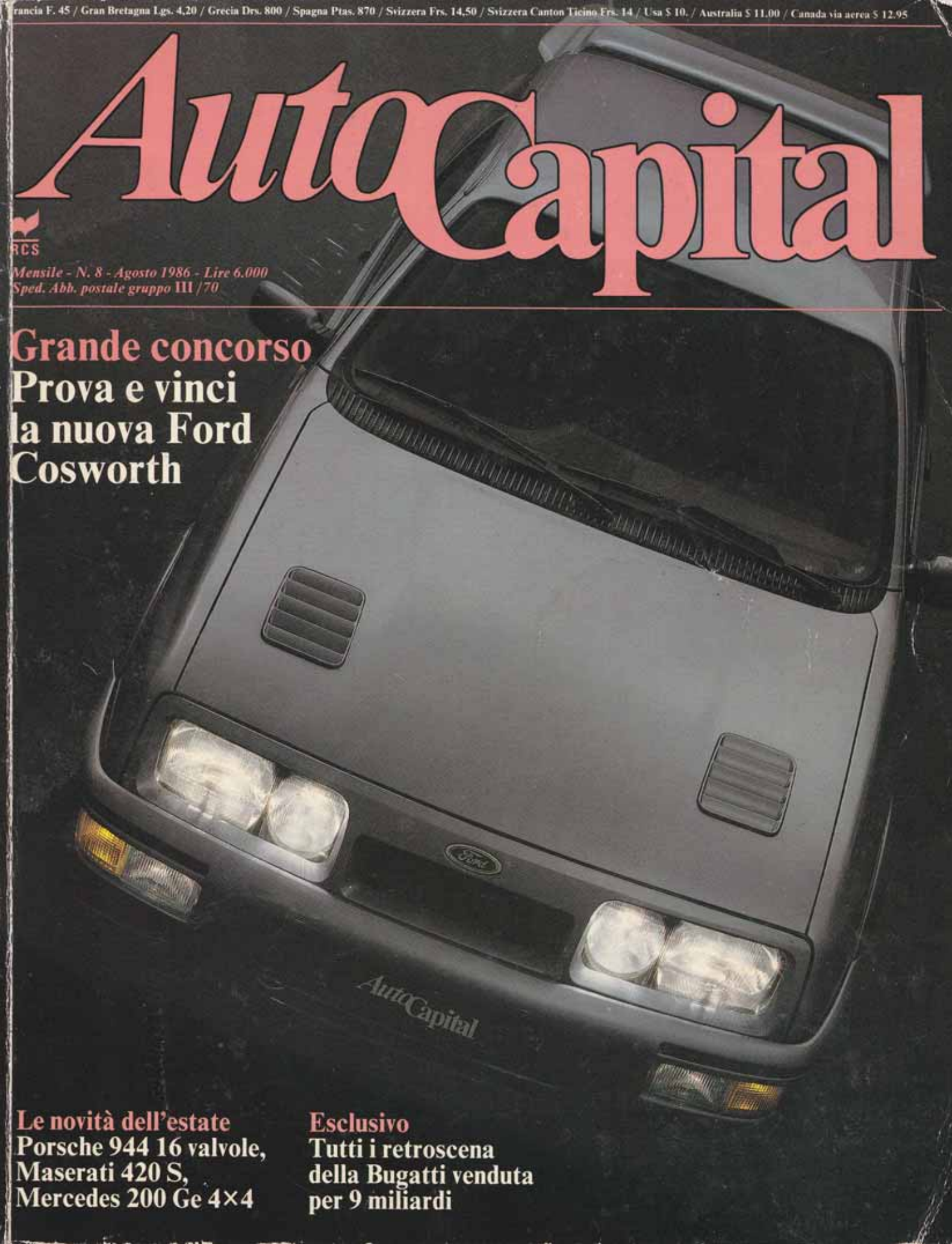
rancia F. 45 / Gran Bretagna Lgs. 4,20 / Grecia Drs. 800 / Spagna Ptas. 870 / Svizzera Frs. 14,50 / Svizzera Canton Ticino Frs. 14 / Usa $ 10. / Australia $ 11.00 / Canada via aerea $ 12.95

AutoCapital

RCS
Mensile - N. 8 - Agosto 1986 - Lire 6.000
Sped. Abb. postale gruppo III/70



Grande concorso
Prova e vinci la nuova Ford Cosworth

Le novità dell'estate
Porsche 944 16 valvole, Maserati 420 S, Mercedes 200 Ge 4×4

Esclusivo
Tutti i retroscena della Bugatti venduta per 9 miliardi

Targa Florio: 80 anni di leggenda

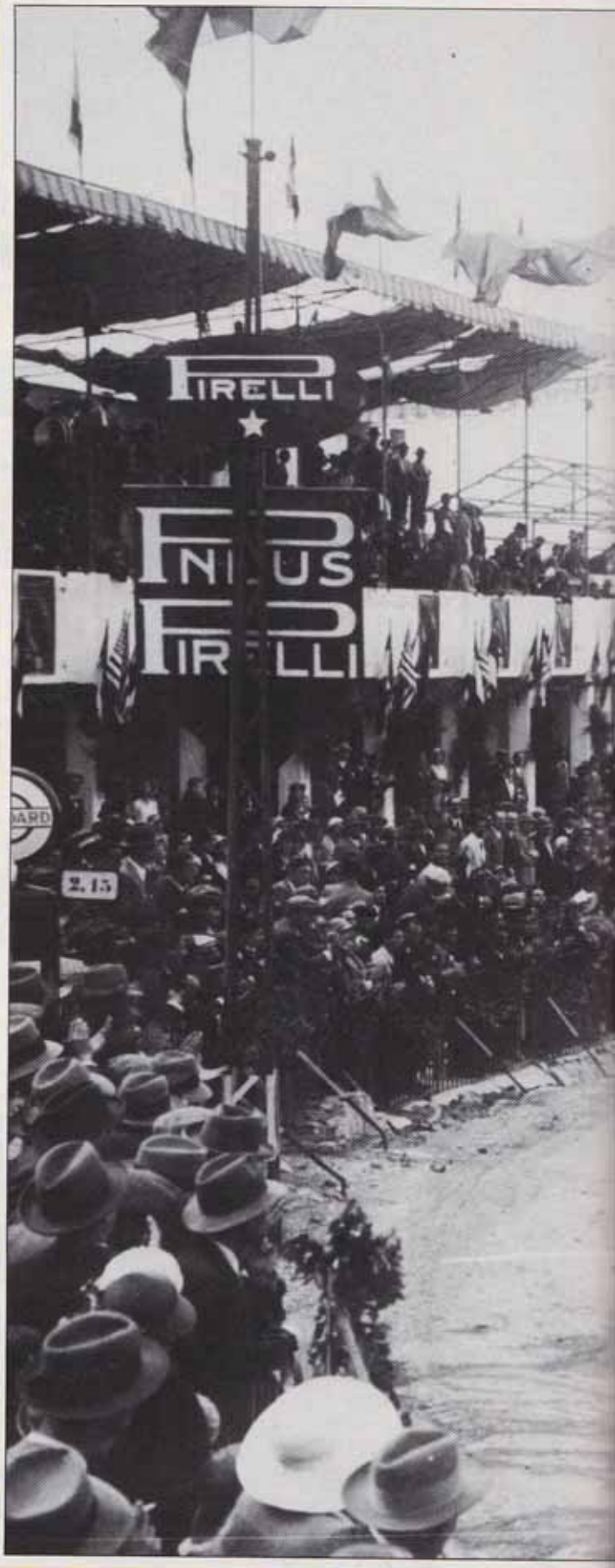
prima puntata:

Gli anni eroici

Otto maggio 1932, Targa Florio numero 23. Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo 2300, vince in coppia col meccanico Mombelli. È il primo anno del piccolo circuito delle Madonie, lungo 72 km, usato fino agli anni 70.

Il più lapidario è stato Stirling Moss: «Per vincere alla Mille Miglia erano necessari il fisico e la macchina. Per arrivare primi a Cerda ci voleva anche il piede pesante». Un po' meno raffinato è stato Phil Hill: «Io aggiungerei i coglioni», ha ribattuto a un concorrente della Mille Miglia storica che nel maggio scorso aveva chiesto ai due campioni quale fosse la differenza fra la gara bresciana e la Targa Florio. «Il vero campione lo si vedeva alla Targa», ha spiegato ancora Hill. «Perché nessun percorso, neppure il durissimo Nürburgring ha mai racchiuso in così pochi chilometri tante difficoltà». Ha detto ad *AutoCapital* Jackie Ickx: «In effetti eravamo tutti matti: la Targa Florio andava bene fino alle macchine degli anni 50, che, per quanto pesanti e difficili da guidare, andavano tutto sommato piano. Ma dal '60 in poi il tracciato era assolutamente non idoneo alle prestazioni delle macchine. Il fatto che vi si sia corso il Mondiale fino al 1973, a mio avviso, ha una sola ragione: nessuno si sentiva il coraggio di porre fine all'ultima grande avventura che l'automobile da corsa regalava ancora all'uomo. Finita la Targa, è finita un'era».
Così si esprimono i piloti quando ricordano la Targa Florio. La quale doveva il suo successo proprio al fatto che era l'unica corsa su strada ancora permessa nell'era moderna. Tecnica, impegnativa per uomini e macchine, pericolosa per chi guidava e per chi assisteva, è stata anche la miglior ambasciatrice dell'aspetto migliore della Sicilia. La gente del posto veniva finalmente descritta per quella che era: una massa di semplici, entusiaste, brave persone pronte, nel singolo e nel collettivo, a dare tutto per la riuscita della manifestazione e per il confort di tanti illustri ospiti. Non è un caso che per la Targa case come la Porsche, la Ford, la Mercedes e la Peugeot abbiano studiato macchine ad hoc: una vittoria in Sicilia valeva quanto e come un titolo mondiale. Basti ricordare che la 911 Targa, macchina status symbol per eccellenza da venti anni, ha ereditato il nome dalla mitica corsa.
AutoCapital ha deciso di ricordare gli 80 anni della Targa in grande stile: per tre puntate (da agosto a ottobre) ha chiesto ad Adriano Cimarosti, uno dei grandi scrittori dello sport e della sua storia, di ricostruire, edizione dopo edizione, i fatti più noti e curiosi della gara. Grazie anche all'Aci di Palermo e ai tanti fotografi appassionati di auto (primo fra tutti l'inesauribile Franco Varisco), ha raccolto un'impressionante mole di fotografie (molte delle quali inedite) per documentare le fasi storiche della manifestazione. Ha inoltre collaborato direttamente con l'Automobile club di Palermo per portare sulle tribune di Cerda i grandi protagonisti (uomini e macchine) dell'epoca, come meglio spiegato nel riquadro di pagina 120.
In questa prima puntata Cimarosti ripercorre gli anni eroici della Targa, fatti di strade sterrate, di auto traballanti e di piloti dannunziani. È proprio da questo pugno di pionieri accorsi in massa all'appello del barone Florio che prenderà vita la più folle avventura di tutti i tempi.

I siciliani, ancor oggi, amorevolmente la chiamano «la corsa più antica del mondo». E la Targa Florio è stata da sempre uno dei più severi banchi di prova per le automobili di ogni epoca. Ma non solo per le auto: per correre, e magari vin-



23 TARGA FLORIO
8 MAGGIO 1932
PIRELLI
PNEUS PIRELLI
PNEUS PIRELLI
BENZINA

F. Zagari

Uno spettacolo tutt'altro che insolito durante le Targa Florio vecchio stile (la foto è del 1931): una macchina in una scarpata. Si notino il carabiniere col mantello e le borracce sull'auto fuori strada.

cere la Targa Florio, anche ai migliori piloti è sempre stata necessaria una preparazione specifica e attenta.
Tutto cominciò nel 1906, l'anno che vide anche la nascita del Gran Premio di Francia. L'anno prima, nel 1905, aveva avuto luogo la prima edizione del Tourist Trophy inglese, che però pur nella sua lunga storia (conclusasi negli anni 60), non ha mai conservato un proprio carattere personale, cambiando spesso volto, spostandosi da un circuito all'altro. La 500 Miglia di Indianapolis avrebbe preso il via per la prima volta pochi anni dopo, nel 1911, mentre buona parte delle corse importanti e di lunga tradizione non sarebbero nate prima degli anni 20: il Gran Premio d'Italia nel 1921, la 24 ore di Le Mans nel 1923, la Mille Miglia nel 1927, il Gran Premio di Monaco nel 1929. Quando la Targa Florio nacque in Italia circolavano solo 3.400 automobili. L'auto doveva ancora vincere del tutto la sua battaglia contro le carrozze a cavalli.
L'ideatore della corsa siciliana, l'uomo d'affari palermitano Vincenzo Florio, capì che il futuro sarebbe stato indissolubilmente legato al nuovo mezzo di trasporto e intuì anche che le competizioni ne avrebbero accelerato il progresso tecnico.
Ma la Targa Florio ha anche attraversato dei periodi difficili. A volte il grande appuntamento delle Madonie soprattutto nei primi anni veniva ridotto a una gara tra pochi dilettanti.
Edizioni di grande stile si sono alternate ad anni di magra: spesso tutto dipendeva dall'andamento dell'industria automobilistica. Nel 1937, per esempio, la Targa cambiò il suo volto tradizionale, per ridursi a una normale corsa su di un circuito cittadino. Anche dopo la II guerra mondiale ci fu una ripresa assai lenta, e dopo gare esclusivamente di carattere nazionale solo verso la metà degli anni 50 la corsa venne inserita nel campionato del mondo costruttori.
Passata l'era della Bugatti e dell'Alfa Romeo, erano arrivati gli anni della Ferrari, della Lancia e della Porsche. La marca di Stoccarda detiene il primato delle vittorie con ben undici assoluti. Seguono l'Alfa Romeo con 10, la Ferrari con nove e la Bugatti e la Lancia con cinque, quest'ultime nelle edizioni rallistiche della gara, la Mercedes-Benz e la Scat con tre.
Nell'albo d'oro della corsa siciliana sono così raccolti i più bei nomi dell'automobilismo, piloti amati dagli sportivi di tutto il mondo. Poi, verso la metà degli anni 70 il tramonto della Targa Florio. Le macchine erano diventate troppo veloci, le esigenze di sicurezza imponevano l'utilizzo degli autodromi. La Targa Florio subì così lo stesso destino della Mille Miglia, del Giro delle Dolomiti e di tante altre gare su strada.
L'ultima grande edizione è stata quella del 1973, quando vinsero Herbert Müller e Gijs van Lennep su Porsche. In quella edizione, la sport due litri di un pilota privato, perduto l'alettone posteriore, uscì di strada e finì nella folla assiepata ai lati. L'anno dopo la Targa Florio fu tolta dal Campionato del mondo. Si tennero ancora alcune edizioni in tono minore e, dal 1978, la Targa Florio venne abbinata al Rally di Sicilia.
Solo tre piloti hanno vinto tre volte la Targa: Umberto Maglioli, Olivier Gendebien e Nino Vaccarella. Sono 13 invece i corridori che hanno concesso il bis: Felice Nazzaro, Ernesto Ceirano, Giulio Masetti, Meo Costantini, Albert Divo, Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Gigi Villoresi sul circuito della Favo-

550

Dall'album delle prime Targa Florio. Qui accanto, dall'alto: Wagner su Darracq a Petralia Sottana (1907); Vincenzo Lancia pilota ufficiale Fiat (stesso anno); Nando Minoia al via su Isotta Fraschini (1908); Lancia e Pietro Bordino all'edizione del 1908. Nella pagina opposta, in alto: Felice Nazzaro su Fiat, a Caltavuturo nel 1907 (a sinistra) e Vincenzo Trucco primo nel 1908 su Isotta Fraschini; nella foto grande, Vincenzo Florio su Fiat, secondo nell'edizione del 1909.

rita, Clemente Biondetti, Joakim Bonnier, Willy Mairesse, Herbert Müller e Arturo Merzario.

1906 - La prima edizione

Ormai chiuso il ciclo della famosa coppa Gordon Bennet (1900 — 1905), nella storia dell'automobilismo il 1906 apri due importanti capitoli: il Gran Premio dell'Automobile club di Francia (Acf) e la Targa Florio. Vincenzo Florio, l'ideatore della gara siciliana, già l'anno prima aveva esposto al suo amico Henri Desgrange, direttore della prestigiosa rivista francese *L'Auto*, il progetto di organizzare una gara importante in Sicilia. Grazie proprio all'interessamento di Desgrange, Florio ottenne subito l'iscrizione di sette macchine francesi. La scelta del circuito, che doveva risultare non lontano dal capoluogo dell'isola e privo di passaggi a livello, fu opera del conte D'Isnello, amico di Vincenzo Florio. Si trattava poi del cosiddetto grande circuito delle Madonie, lungo 146,901 km, con il traguardo e le tribune sul rettilineo di Bonfornello. Il percorso veniva annaffiato con una soluzione bituminosa perché non si alzasse la polvere. La prima Targa Florio prevedeva la partecipazione di automobili da turismo, prodotte in almeno dieci esemplari, pesanti almeno 1.300 chilogrammi. Ci furono 22 iscrizioni, ma lo sciopero dei lavoratori portuali a Marsiglia e Genova non permise agli equipaggi francesi delle Darraca e Clement-Bayard di arrivare in Sicilia e il lotto dei partecipanti si ridusse al via a dieci macchine.

Vincenzo Florio partecipò alla sua gara al volante di una F.I.A.T. (allora si scriveva ancora così coi puntini) da 7,4 litri, ma non riuscì a portare a termine la gara che si snodava su tre giri del circuito, pari a 446,5 km. Vinse Alessandro Cagno su Itala, davanti al compagno di marca Ettore Graziani e al forte francese Bablot su Berliet. Le Itala arrivarono al quarto e quinto posto (Rigal e Decaters). Cagno percorse i tre giri in 9 ore, 32 minuti e 22 secondi, alla media di 46,8 km/h.

1907 - L'anno dei trionfi italiani

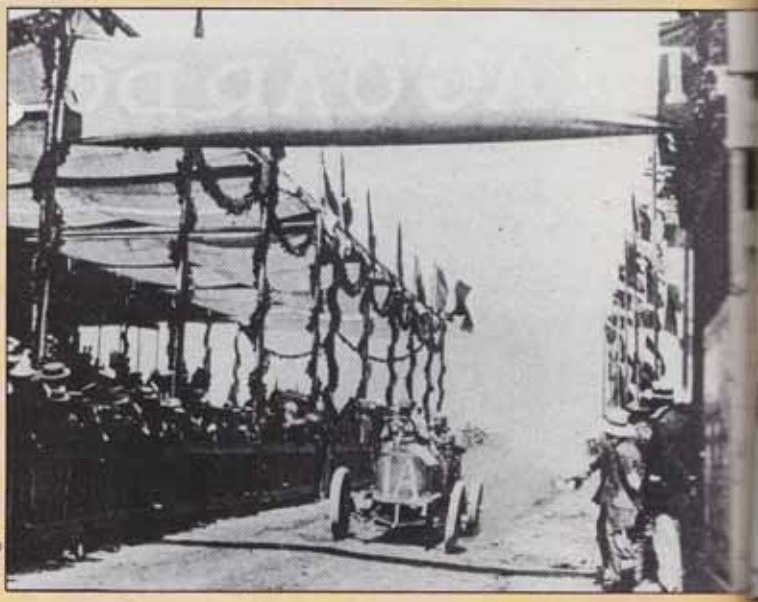
Il 1907 fu un anno di trionfi per l'industria italiana del motore. Felice Nazzaro su Fiat vinse infatti la Targa Florio, la Coppa dell'imperatore in Germania e anche l'importantissimo Gran Premio dell'Ac di Francia, cioè le tre gare più prestigiose della stagione. Il 1907 fu pure l'anno della grande vittoria di Borghese, Barzini e Guizzardi su Itala nel raid Pechino-Parigi.

L'eco della prima edizione della Targa Florio e le 50 mila lire di premio per il vincitore attirarono ben 44 concorrenti. Questa volta il regolamento ammetteva macchine di quattro cilindri con un alesaggio tra i 120 e i 130 mm e con un peso minimo di 1.000 kg. Le marche rappresentate erano: Fiat, Clement-Bayard, Berliet, Itala, Isotta-Fraschini, Lorraine-Dietrich, Darracq, Gobron-Brillé, Pilain, Rapid, Züst, Radia, Diatto-Clément, Ajax e Opel. Si corse di nuovo su tre giri (446,5 km) e fu un trionfo dell'industria italiana: vinse Felice Nazzaro con la Fiat 28-40 HP tipo corsa motore da 7.363 cc, 60 cavalli Cv a 1.200 giri, velocità massima 95 km/h, davanti al compagno di scuderia Vincenzo Lancia (con il giovanissimo Pietro Bordino

F. Zagari

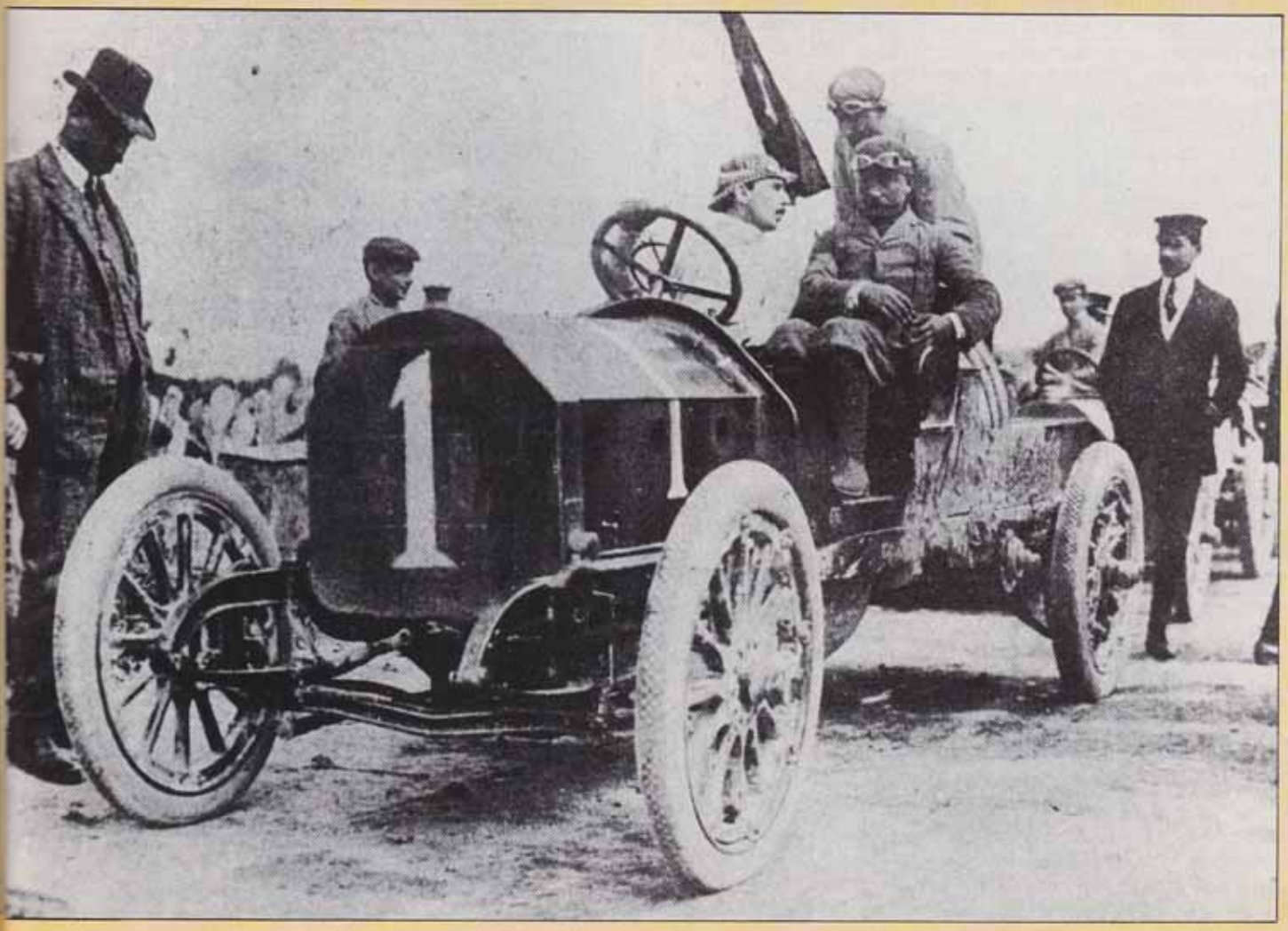
F. Zagari

F. Zagari



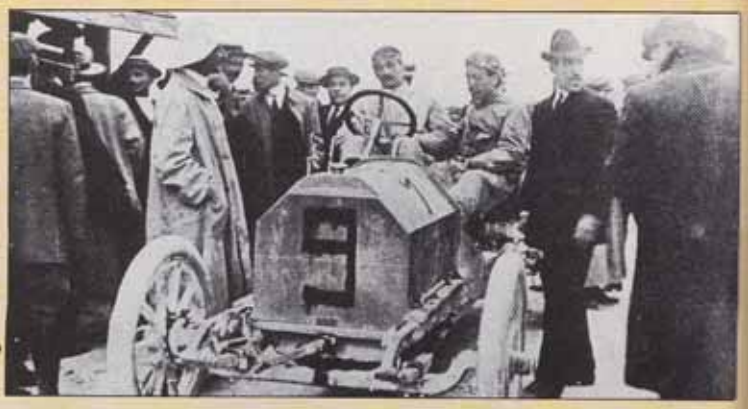
F. Zagari

F. Zagari



F. Zagari

La Targa Florio a cavallo della grande guerra. Qui accanto: la Lancia Alpha di Cortese (sopra nel 1911) e l'auto gemella di Bordino (stesso anno). In basso, foto grande: Campari e Fugazza su Alfa Romeo 40-60 Hp nel 1914 (la macchina ha una carrozzeria modificata). Pagina a fianco, in alto: gli inglesi Snipe e Scales su Campbell, nel 1919. In basso, foto piccole: la Daimler Mercedes quattro cilindri 1500 sport di Sheef (1922, sopra) e la Steyr di Rutzler all'edizione del 1924.



F. Zagari

F. Zagari

F. Zagari

a fianco) che alcuni mesi prima, il 29 novembre 1906, aveva fondato la propria casa, pur continuando a gareggiare per conto della Fiat. Fabry su Itala giunse terzo, davanti a Duray su Dietrich e Cagno su Itala.

1908 - Inizia la crisi

La terza edizione risentì di una crisi generale che cominciava a toccare l'industria automobilistica europea. Ma anche il fatto che le macchine partecipanti alla Targa si rivelarono essere per lo più delle vere e proprie auto da corsa, e non delle semplici turismo adattate alle competizioni indusse parecchie marche straniere a non presentarsi al via. Con solo 13 vetture partecipanti l'équipe Fiat partiva da grande favorita. Infatti le due Fiat transitarono in testa già al primo giro, con Nazzaro davanti a Lancia, Seguivano Trucco su Isotta-Fraschini e Ceirano su Spa. Lancia passò al comando alla fine del secondo giro, tallonato da Vincenzo Trucco che, a sua volta, aveva superato Nazzaro. Durante il terzo giro Lancia perse tempo per una foratura, permettendo a Trucco su Isotta-Fraschini di vincere la gara alla media record di 57,069 km/h. Trucco era alla guida di una quattro cilindri 7.964 cc, 70 Cv a 1.800 giri con un giovane meccanico a fianco; un certo Alfieri Maserati.

1909 - Gara tra amici palermitani

La quarta edizione della corsa siciliana scese ancora di tono e si ridusse più o meno a una competizione tra sportivi dilettanti palermitani.

Quell'anno tra l'altro, c'era stato il terribile terremoto di Messina. Vincenzo Florio decise così di ridurre la corsa a un unico giro delle Madonie, quindi a soli 148,8 km. Egli stesso si presentò al via al volante di una Fiat, dato che la casa torinese non si presentò ufficialmente alla corsa. Vinse il barone Francesco Ciuppa, battendo l'amico Vincenzo Florio di un solo minuto. Ciuppa era al volante di una Spa (Società Piemontese Automobili Ansaldi Ceirano, Torino) del tipo 28/40 HP modificata, il cui quattro cilindri aveva 7.785 cc. Guido Airoldi, pure su Spa, giunse terzo, con 11 minuti di ritardo su Florio.

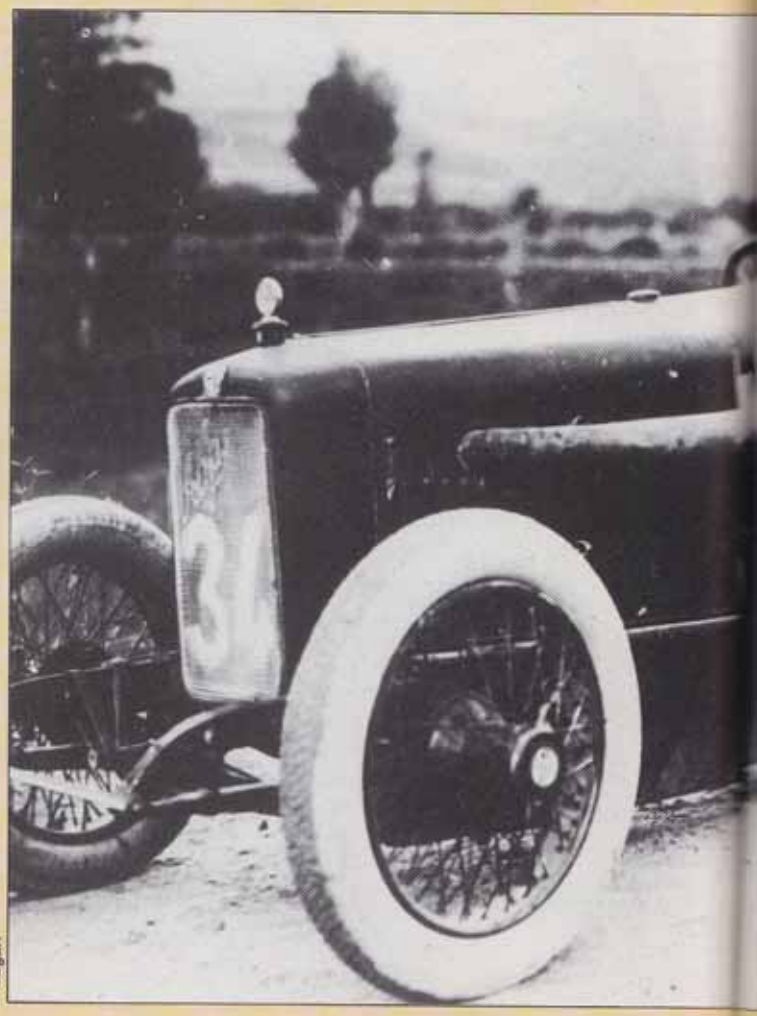
1910 - Cinque macchine alla partenza

Fiasco totale alla quinta edizione della corsa: solo cinque gli equipaggi al via. Alla Targa Florio venne abbinata pure la Coppa Florio per vetturette (più o meno le formula due di allora). E a questa gara si presentarono solo le tre Lyon-Peugeot ufficiali, guidate dai famosi Boillot, Giuppone e Goux. Le strane macchinette francesi erano nettamente più veloci delle grosse cilindrate derivate dai modelli di serie. Il bicilindrico Lyon-Peugeot aveva 80 mm di alesaggio e ben 280 mm di corsa (2.813 cc). Solo due delle cinque macchine della Targa giunsero al traguardo, con Tullio Cariolato su Franco (la Franco Automobili S.A. era stato costituita nello stesso anno a Sesto San Giovanni) al primo posto e De Prosperis su Sigma in seconda posizione. La Franco, progettata dall'ing. Attilio Franco di Milano, era una quattro cilindri da 4.942 cc che erogava una cinquantina di cavalli. Tutte e tre le Lyon-Peugeot terminarono la Coppa Florio, con Georges Boillot vincitore

La Targa Florio a cavallo della grande guerra. Qui accanto: la Lancia Alpha di Cortese (sopra nel 1911) e l'auto gemella di Bordino (stesso anno). In basso, foto grande: Campari e Fugazza su Alfa Romeo 40-60 Hp nel 1914 (la macchina ha una carrozzeria modificata). Pagina a fianco, in alto: gli inglesi Snipe e Scales su Campbell, nel 1919. In basso, foto piccole: la Daimler Mercedes quattro cilindri 1500 sport di Sheef (1922, sopra) e la Steyr di Rutzler all'edizione del 1924.

F. Zagari

F. Zagari



F. Zagari

a fianco) che alcuni mesi prima, il 29 novembre 1906, aveva fondato la propria casa, pur continuando a gareggiare per conto della Fiat. Fabry su Itala giunse terzo, davanti a Duray su Dietrich e Cagno su Itala.

1908 - Inizia la crisi

La terza edizione risentì di una crisi generale che cominciava a toccare l'industria automobilistica europea. Ma anche il fatto che le macchine partecipanti alla Targa si rivelarono essere per lo più delle vere e proprie auto da corsa, e non delle semplici turismo adattate alle competizioni indusse parecchie marche straniere a non presentarsi al via. Con solo 13 vetture partecipanti l'équipe Fiat partiva da grande favorita. Infatti le due Fiat transitarono in testa già al primo giro, con Nazzaro davanti a Lancia, Seguivano Trucco su Isotta-Fraschini e Ceirano su Spa. Lancia passò al comando alla fine del secondo giro, tallonato da Vincenzo Trucco che, a sua volta, aveva superato Nazzaro. Durante il terzo giro Lancia perse tempo per una foratura, permettendo a Trucco su Isotta-Fraschini di vincere la gara alla media record di 57,069 km/h. Trucco era alla guida di una quattro cilindri 7.964 cc, 70 Cv a 1.800 giri con un giovane meccanico a fianco; un certo Alfieri Maserati.

1909 - Gara tra amici palermitani

La quarta edizione della corsa siciliana scese ancora di tono e si ridusse più o meno a una competizione tra sportivi dilettanti palermitani.

Quell'anno tra l'altro, c'era stato il terribile terremoto di Messina. Vincenzo Florio decise così di ridurre la corsa a un unico giro delle Madonie, quindi a soli 148,8 km. Egli stesso si presentò al via al volante di una Fiat, dato che la casa torinese non si presentò ufficialmente alla corsa. Vinse il barone Francesco Ciuppa, battendo l'amico Vincenzo Florio di un solo minuto. Ciuppa era al volante di una Spa (Società Piemontese Automobili Ansaldi Ceirano, Torino) del tipo 28/40 HP modificata, il cui quattro cilindri aveva 7.785 cc. Guido Airoldi, pure su Spa, giunse terzo, con 11 minuti di ritardo su Florio.

1910 - Cinque macchine alla partenza

Fiasco totale alla quinta edizione della corsa: solo cinque gli equipaggi al via. Alla Targa Florio venne abbinata pure la Coppa Florio per vetturette (più o meno le formula due di allora). E a questa gara si presentarono solo le tre Lyon-Peugeot ufficiali, guidate dai famosi Boillot, Giuppone e Goux. Le strane macchinette francesi erano nettamente più veloci delle grosse cilindrate derivate dai modelli di serie. Il bicilindrico Lyon-Peugeot aveva 80 mm di alesaggio e ben 280 mm di corsa (2.813 cc). Solo due delle cinque macchine della Targa giunsero al traguardo, con Tullio Cariolato su Franco (la Franco Automobili S.A. era stato costituita nello stesso anno a Sesto San Giovanni) al primo posto e De Prosperis su Sigma in seconda posizione. La Franco, progettata dall'ing. Attilio Franco di Milano, era una quattro cilindri da 4.942 cc che erogava una cinquantina di cavalli. Tutte e tre le Lyon-Peugeot terminarono la Coppa Florio, con Georges Boillot vincitore

F. Zagari

F. Zagari

F. Zagari

alla media di 56,093 km/h. La Franco di Cariolato invece riuscì a ottenere solo una media di 46,98 km/h.

1911 - Traguardo spostato da Bonfarnello a Cerda.

Dopo gli anni grigi (1909 e 1910) tutto andò meglio con la sesta edizione della corsa. Furono 16 le macchine a disputarsi i premi messi in palio dalla Michelin e dalla Continental. Le case rappresentate erano l'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, diventata poi nel 1920 l'Alfa Romeo) che era stata fondata l'anno prima, poi la Lancia, la Mercedes, la Scat (Società Ceirano Automobili Torino), la Clément, la De Dion, la Berliet e la Ford americana. Vincenzo Florio decise di spostare le tribune dal rettilineo di Bonfornello al bivio di Cerda, per motivi logistici. Dopo tre giri di gara vinse la Scat di Ernesto Ceirano (figlio di Giovanni Ceirano, fondatore della casa) in 9 ore, 32 minuti e 22,4 secondi, alla media di 46,8 km/h, davanti a Mario Cortese su una Lancia tipo Alfa e Basilio Soldatenkoff su Mercedes. Con un distacco di oltre due ore giunse al traguardo Giuseppe Tamagni (in quinta e ultima posizione) al volante di una Ford. Le due Alfa 24 HP tipo corsa di Ronzoni e Franchini (che aveva Giuseppe Campari come meccanico) si ritirarono all'ultimo giro.

1912 - Il primo Giro di Sicilia

Si era criticato il fatto che una parte rilevante dei già magri fondi destinati alle migliorie stradali venissero spesi per il circuito delle Madonie, quindi fu deciso che la Targa Florio del 1912 sarebbe diventata il primo Giro di Sicilia automobilistico. L'idea piacque e gli organizzatori poterono contare su 26 iscrizioni, pur continuando il disinteresse alla corsa da parte delle grandi case. La Targa Florio-Giro di Sicilia si snodava in un'unica tappa del percorso Palermo, Messina, Siracusa, Agrigento, Marsala, Trapani, Palermo, per una lunghezza complessiva di 965 km. Quindi i piloti dovevano guidare a turno, dato che la gara sarebbe durata oltre 24 ore. Di notte bisognava guidare con i fari all'acetilene, su strade incredibilmente difficili. Vincenzo Florio partì su di una Mercedes, accompagnato da un giornalista e da due amici ma uscì ben presto di strada. Passò così prepotentemente al comando la Scat di un giovane e spericolato inglese, Cyril Snipe, che lavorava alla Ceriano di Torino. Però al mattino, quando il vantaggio della Scat era già salito a oltre due ore, Snipe si fermò a dormire in un prato ben deciso a dire basta a una corsa tanto massacrante. Il suo coéquipier Pedrini lo scosse a lungo, ma niente da fare. Dopo due ore Pedrini gettò un secchio d'acqua gelata su Snipe, svegliandolo brutalmente. I due conclusero la gara da vincitori, coprendo i 965 km in 24 ore, 37 minuti e 19 secondi, alla media di 42,64 km/h. La Lancia di Garetto-Guglielminetti giunse a Palermo seconda, con mezz'ora di ritardo.

1913 - Nazzaro su Nazzaro

La corsa si disputò come Giro di Sicilia anche nel 1913, comunque i 965 km del percorso questa volta erano suddivisi in due tappe giornaliere, la Palermo-Agrigento e la Agrigento-Palermo. Fra i 36 partenti c'era anche il grande Felice Nazzaro che aveva vinto la seconda edizione della Targa. Questa volta però si presentò al via al volante di una macchina che portava il suo nome, la Nazzaro, costruita presso la Nazzaro & Co. Fabbrica Automobili a Torino, una casa costituita nel 1911. Il regolamento del 2° Giro di Sicilia-Targa Florio prevedeva la partecipazione di «tutti i tipi di vetture automobili fino a 9 litri di cilindrata. Ogni vettura concorrente non può avere meno di due posti occupati. Al volante si possono alternare due guidatori, i quali però non devono essere sostituiti per motivo alcuno». Felice Nazzaro al volante della Nazzaro Tipo 2, quattro cilindri di 4.398 cc di cilindrata, s'impose facilmente, percorrendo il giro dell'isola in 19 ore, 18 minuti e 40 secondi, alla media (elevata) di 54,36 km/h. Al secondo posto giunse Marsaglia su Aquila Italiana, un banchiere che era pure titolare della marca torinese Ugo Sivocci su De Vecchi concluse in sesta posizione e Pietro Bordino su Lancia in ottava. Dei 36 partiti da Palermo solo 16 tagliarono il traguardo.

1914 - Di nuovo Ceirano su Scat

L'ultima edizione della corsa antecedente alla Grande Guerra si corse per la terza volta come giro dell'isola. I 30 partecipanti rappresentavano 18 marche. La due tappe da percorrere erano la Palermo-Siracusa e la Siracusa-Palermo. A Siracusa i concorrenti avrebbero dovuto riprendere la corsa dalle quattro del mattino in poi. L'organizzazione si trovava presso la

1986: appuntamento a ottobre

La rievocazione della Targa Florio del prossimo ottobre ha tutte le premesse per diventare un vero kolossal e oscurare il successo delle varie kermesse storiche internazionali. Per una settimana intera, in tutta la Sicilia, non si parlerà d'altro: raduni, sfilate, mostre fotografiche, happening vari faranno di Palermo la temporanea capitale dello sport automobilistico. Manifestazione clou naturalmente sarà la corsa vera e propria, che non ha precedenti nel settore delle auto storiche. Come è possibile notare nella cartina pubblicata qui a fianco, la corsa sarà, in sostanza, una prova di velocità sul vecchio circuito della Madonie (il cosiddetto piccolo) di 72 chilometri, da ripetersi tre volte. Il presidente della commissione autostoriche della Csai, Roberto Causo, e Giorgio Schön che hanno studiato, provato e deciso il percorso in collaborazione con l'Aci di Palermo, hanno fatto in modo che fosse salvaguardata la sicurezza dei piloti e del pubblico. «Una prova totale di velocità era impensabile e improponibile», ha spiegato Causo ad *AutoCapital*. «Abbiamo optato per una formula rally che permetta di percorrere quasi tutta la Targa in velocità e che limita i tratti pericolosi (attraversamento di abitati, rettilinei troppo lunghi) mediante la formula della regolarità». La Targa '86 aperta alle vetture GT/GTS fino al 1963 e alle sport fino al 1971 (gruppo G del regolamento Fisa) prevede la possibilità di un equipaggio di tre persone: due piloti che si alternano alla guida e un navigatore.

E a proposito di concorrenti c'è da dire che il plateau di partenza si preannuncia mozzafiato. Numerose le case iscritte ufficialmente con macchine e piloti d'eccezione. La Porsche, per esempio, schiererà due macchine ufficiali, una RS 60 spider 1959 e una 908/03 (la famosa bicicletta, o bergspider) del 1970. Il Club Italia, con l'aiuto di *AutoCapital*, schiererà le vetture ufficiali delle case italiane: prima fra tutte la Ferrari 512 S con Jackie Ickx e Carlo Bonomi, un'Alfa Romeo TZ 2 con Beppe Lucchini, una Ferrari 212 barchetta con Mauro Forghieri, una Maserati A6 con Gino Munaron, la Lancia Carrera A6 con Vittorio Zanon, l'Abarth 2000 con Giorgio Costa e la Fiat 8V per Claudio Maglioli e Guido Avandero. Saranno anche presenti l'Aston Martin con una DBS, la Jaguar con due D type, mentre è in corso di definizione la presenza di una Ford GT 40 e di una Shelby Cobra direttamente da Deaborn.

I posti a disposizione non sono molti: circa 130, ma gli organizzatori non intendono privilegiare (come avviene nella Mille Miglia) le supermacchine: vogliono che ogni tipo di macchina presente in passato alla Targa sia ricordata, dalle modeste Giuliette Sprint o Balilla Coppa d'oro, fino alle più ammirate Ferrari. La quota d'iscrizione non è certamente popolare: due milioni a equipaggio, però prevede la pensione completa per tutto il week-end. Si spera che venga messo a disposizione, con tariffe scontate, un traghetto da Genova per chi arriva dal nord e dall'estero, e che le facilitazioni siano estese anche alle squadre di assistenza.

Le iscrizioni sono aperte fino al 12 settembre e vanno inviate all'Aci di Palermo, via delle Alpi 6, 90144 Palermo (tel. 091/266.393).

Qui accanto, la copertina del poster ufficiale della Targa Florio storica, in calendario per il 12 ottobre prossimo. Sotto, il percorso della manifestazione: diviso in quattro prove speciali (da ripetersi tre volte) ricalca passo passo il piccolo circuito delle Madonie (72 km) che è stato introdotto nel 1932 ed è stato usato fino agli anni 70.

sede dell'Automobile club di Sicilia, che Vincenzo Florio aveva fondato l'anno prima. Vinse di nuovo Ernesto Ceirano su Scat, stabilendo una media incredibilmente alta, 62,28 km/h per gli ormai classici 965 km, staccando Gloria su De Vecchi (una marca milanese fondata nel 1905) di quasi due ore. Fra i ritirati figurarono Nazzaro su Nazzaro, Giuseppe Campari su A.L.F.A. e Sivocci su De Vecchi. Solo otto macchine — delle 30 partite — giunsero al traguardo. La Scat vincitrice era il modello 25/35 HP quattro cilindri da 4.712 cc.

1919 - Arrivano i grandi nomi

Il 4 ottobre 1919 si disputò la prima corsa italiana del dopoguerra: la Parma-Poggio di Berceto, vinta da Antonio Ascari su Fiat. Il 23 novembre dello stesso anno Vincenzo Florio potè dare il via alla decima Targa Florio, disputata di nuovo sul circuito delle Madonie ma su un tracciato più corto, portato a 108 km, (nei giorni precedenti la gara era caduta la neve), e definito poi come il medio circuito delle Madonie. Si correva su quattro giri pari a 432 km. Dopo tante edizioni disputate soprattutto da privati (con qualche eccezione), ecco finalmente uno schieramento di venti macchine di alto livello. Alla partenza si presentarono anche quattro Fiat modello 1914, guidate da piloti del calibro di Giulio Masetti e Antonio Ascari. Vi erano pure una Lancia, una Aquila, due Diatto, una Itala, tre Alfa (una delle quali guidata da Giuseppe Campari), due Nazzaro e due Cmn (guidate da Enzo Ferrari e Ugo Sivocci). Ma le favorite erano le francesi Peugeot con André Boillot e Réville e la nuovissima Ballot otto cilindri di René Thomas.

L'otto cilindri Ballot era stato disegnato dal celebre ingegnere svizzero Ernest Henry Ballot, autore delle famose Peugeot del periodo 1912-1914, i cui motori a doppi assi a camme, quattro valvole per cilindro a comando semidesmodromico, camere di combustione emisferiche e carter secco, rappresentavano la massima tecnologia dei motori da corsa.

La corsa si risolse in un grande duello fra Boillot su Peugeot e Thomas su Ballot. Però al quarto e ultimo giro Thomas dovette ritirarsi per la rottura di un semiasse, e così André Boillot con la sua Peugeot quattro cilindri del tipo L 25 di 2.472 cc (80 Cv a 3.000 giri), costruita nel 1914, aveva via libera verso la vittoria. Aveva più di mezz'ora di vantaggio sul secondo arrivato, Moriondo su Itala. Boillot vinse alla media di 55,02 km/h. Tra i ritirati figurano Campari su Alfa, Ascari su Fiat (scivolato giù per una scarpata), Réville con la seconda Peugeot e poi anche Enzo Ferrari (allora ventunenne) con la Cmn (Costruzioni meccaniche nazionali, casa costituita a Milano pochi mesi prima, con sede nei vecchi edifici della De Vecchi, ormai liquidata). Una Cmn quattro cilindri del tipo 15/20 giunse settima con Ugo Sivocci.

1920 - Un Targa sotto la bufera

L'edizione del 1920 (11ª Targa Florio) si svolse ancora in autunno, il 20 ottobre, con un tempo pessimo e su strade fangose. Bisognava percorrere quattro giri del medio circuito delle Madonie pari a 432 km. In quell'anno al bivio di Cerda si costruirono le prime tribune in muratura e dopo l'esperienza dello sbandamento in dirittura d'arrivo di Boillot l'anno prima, gli spettatori furono protetti da una strana barriera, una doppia fila di eliche da idrovolante in legno concesse dalla Aeronautica Ducrot di Mondello, una delle tante aziende di Vincenzo Florio: ormai le eliche di ricambio, a guerra finita, non servivano più. Dopo la grande fiammata d'entusiasmi del 1919 la Targa di nuovo cadde nella mediocrità con 19 concorrenti alla partenza, quasi tutti privati, salvo qualche eccezione. Anche la gara fu noiosa. Fra i pochi che riuscirono a superare le avversità atmosferiche si affermò Guido Meregalli con una Nazzaro Grand Prix del 1914, costruita secondo la formula quattro litri e mezzo, e poi modificata, con un motore quattro cilindri da 4.441 cc. Enzo Ferrari al volante di un'Alfa Romeo del tipo 40 - 60 HP (4 cilindri, 6.082 cc) si piazzò secondo con sette minuti e mezzo di ritardo sul vincitore che aveva concluso la gara alla media di 51,34 km/h. Fra i ritirari figurarono Giuseppe Campari su Alfa Romeo che in quell'anno aveva vinto il circuito del Mugello, poi anche la baronessa Maria Antonietta d'Avanzo che fu la prima donna a partecipare alla Targa Florio, partendo al volante di una Buick americana.

1921 - Inizia la ripresa

La 12ª edizione ebbe luogo a fine maggio sugli ormai classici quattro giri del medio circuito. Con il 1921 iniziò un periodo molto felice, segnato dalla partecipazione alla corsa siciliana di tante case europee. Anche la Fiat scese in campo con macchine ufficiali, affidate a Bordino e Minoia, mentre l'Alfa Romeo era presente con Sivocci, Campari, Ascari e Ferrari. 38

In queste foto, la Targa Florio degli anni 20. In questa pagina, dall'alto: Gastone Brilli Peri su Steyr (1924) e Alfieri Maserati con Guerino Bertocchi su Maserati 26 (1926). Pagina a fianco, in alto: la Steyr di Kolb (1924) al via (a sinistra) e la Bugatti 35 di Meo Costantini presso Campofelice prima assoluta nell'edizione del 1926; nella foto grande, Benoist su Délage 12 cilindri, 190 Cv a 7.000 giri (1926); in basso, l'impegno in corsa e il ritiro forzato, i temi opposti di una gara così dura e selettiva.

partenti rappresentavano ben 12 marche. Fra queste spiccava anche la temibile Mercedes, presente per la prima volta. Si trattava della tipo 28/95 HP a sei cilindri, da 7.269 cc. Questa biposto sport, costruita ancora nell'anteguerra, erogava 95 cavalli. L'Alfa Romeo schierò le 50-60 HP quattro cilindri di 6.082 cc, mentre la Fiat si presentava con delle biposto derivate dal modello turismo 501 di 1.460 cc. Comunque la Fiat di punta era una grand prix (privata) del 1914, la tipo S 57/14 B quattro cilindri (100 × 143 mm = 4.492 cc) capace di ben 135 Cv a 3.000 giri, guidata dal conte Giulio Masetti.

La corsa si risolse in una grande battaglia tra Giuseppe Campari su Alfa Romeo (che rimase al comando durante i primi due giri), la Fiat di Masetti e la Mercedes di Sailer. Masetti la spuntò dopo 7 ore, 25 minuti e 54 secondi di corsa, alla media di 58,64 km/h, battendo così il record di André Boillot su Peugeot. Sailer giunse in seconda posizione con solo un minuto e 22 secondi di distacco. Le Alfa Romeo di Campari, Sivocci e Ferrari in terza, quarta e quinta posizione.

1922 - Il grande duello Masetti/Goux

Alla 13ª edizione i 42 concorrenti rappresentavano 10 marche: Mercedes, Austro-Daimler, Steyr, Ballot Wanderer, Fiat, Diatto, Ceirano, Itala e Alfa Romeo. Erano sei le Mercedes ufficiali, più la Grand Prix del tipo 1914 con motore 4.483 cc quattro cilindri del conte Masetti, giunto a Termini Imerese con il suo yacht. Due identiche Mercedes Grand Prix furono guidate da Lautenschlager e Salzer, mentre Werner e Sailer si allinearono al volante delle sei cilindri 28/95 di 7.269 cc munite di compressore. Minoia e Scheef invece guidavano delle quattro cilindri 1500 sport con compressore. Le altre grandi favorite erano la Fiat 801/402 otto cilindri tipo grand prix di 2.973 cc guidata da Biagio Nazzaro (nipote del grande Felice Nazzaro) e le due piccole quattro cilindri 803/403 di 1.486 cc, guidate da Giuppone e da Lampiano. Le due nuove Ballot quattro cilindri di 1.986 cc di 90 Cv erano guidate da Jules Goux e da Foresti. L'Alfa Romeo si presentò con le nuove RL sei cilindri di 2.994 cc tipo sport e l'austriaca Steyr giunse in Sicilia con le sue nuove sei cilindri tre litri, automobili potenti ma agili e adatte alle tortuose strade isolane.

La corsa, sempre su quattro giri, fu tutta un gran duello tra Giulio Masetti al volante della rossa Merceded Grand Prix e Jules Goux con la Ballot due litri. L'italiano s'involò al primo giro, mentre fu il francese a transitare in prima posizione al secondo e terzo passaggio. Dietro ai due s'incollarono Giaccone su Fiat e Ascari su Alfa Romeo. All'ultimo giro fu di nuovo Masetti a portarsi al comando davanti alla Ballot. L'italiano tagliò il traguardo con l'47" di vantaggio sul francese stabilendo la nuova media record di 63,91 km/h. Foresti su Ballot concluse in terza posizione, davanti ad Ascari su Alfa Romeo RL e Giaccone su Fiat 1500. Sailer con la Mercedes sport giunse sesto, aggiudicandosi la vittoria nelle macchine derivate da quelle di serie. L'uomo di punta della Fiat, Biagio Nazzaro, era invece uscito di strada capovolgendosi.

F. Zagari

F. Zagari

F. Zagari

F. Zagari

F. Zagari

G. Gelto

Meurisse

Qui accanto, alcune Bugatti in gara alla Targa Florio attraverso gli anni. Dall'alto: Caliri (1927) e Chiron, in due immagini del 1928 e del 1930. Pagina a fianco, in alto: Elisabetta Junek, campionessa cecoslovacca, moglie di un gentleman driver, in attesa del via si riposa sull'avantreno della sua Bugatti (a sinistra); De Sterlich e Bortolini al via con una Maserati 26 B. Foto grande: alla Targa Florio del 1925 vinta da Meo Costantini su Bugatti, c'era anche questa Tatra biposto.

1923 - La prima vittoria Alfa Romeo

Dopo la grande edizione del 1922, la 14ª Targa Florio ritornò a essere una gara di tono minore, con pochi stranieri. Erano solamente 17 le macchine partecipanti, suddivise in sei classi (1.100, 1.500, 2.000, 3.000, 4.500 e oltre 4.500 cc). Pesava soprattutto l'assenza delle Mercedes e delle Ballot. Oltre alle Alfa Romeo, Fiat, Diatto e Nazzaro vi erano una Peugeot con Boillot, due Bugatti (le prime a partecipare alla Targa), una Chenard & Walker e poi le tre Steyr ufficiali. Le grandi favorite erano le Alfa Romeo RL sei cilindri, tre delle quali partivano nella classe tre litri, avendo una cilindrata di 2.994 cc guidate da Ascari, Campari e Masetti, mentre altre due erano delle 3.154 cc (95 Cv a 3.800 giri) pilotate da Sivocci e Ferrari. Le austriache Steyr sei cilindri (4.014 cc, 145 Cv a 4.000 giri) parteciparono alla gara con Brilli Peri, Minoia e Rützler.

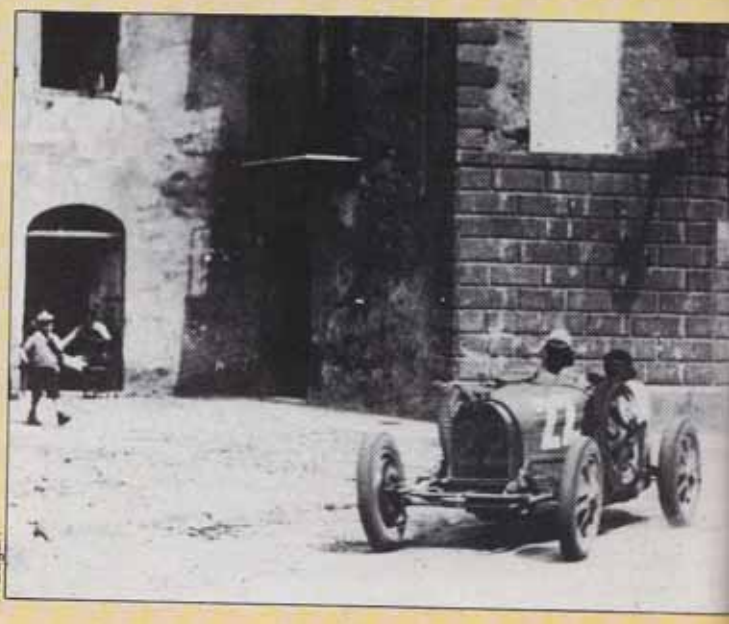
Al primo dei quattro giri transitò al comando Rützler, davanti all'Alfa di Campari. Al secondo giro era ancora Rützler in testa, seguito da Maserati su Diatto. Ferrari uscì di pista in prossimità delle tribune di Cerda e Boillot su Peugeot dovette ritirarsi per la rottura della coppa, causata da un sasso. Al penultimo giro si fermò anche Rützler con il carter rotto e così fu l'Alfa Romeo di Ugo Sivocci a transitare in testa, davanti a Ferdinando Minoia su Steyr e Ascari su Alfa Romeo. Alla fine del quarto e ultimo giro Ascari tornò al comando, ma a poche decine di metri dal traguardo il suo motore si fermò di colpo. Accorsero i meccanici dai box, e dopo 14 interminabili minuti il sei cilindri finalmente tagliò il traguardo; ma ormai la vittoria era andata a Ugo Sivocci, vincitore alla media di 59,45 km/h. Ascari si piazzò secondo, seguito da Minoia con la Steyr 4.014 cc, davanti al conte Masetti su Alfa Romeo RL.

1924 - Prima vittoria di una Mercedes sovralimentata

Questa fu una delle edizioni memorabili vinta da Christian Werner con una Mercedes ufficiale del tipo M 7294, due litri, quattro cilindri con compressore. Si trattò della prima vittoria Mercedes con un motore sovralimentato. Il compressore, del tipo Roots, era stato applicato sul quattro cilindri da 1.989 cc da Ferdinand Porsche, che l'anno precedente era passato alla casa di Stoccarda, portandosi dietro il giovane pilota Alfred Neubauer, futuro famoso direttore sportivo. Con la sovralimentazione il due litri toccava quasi i 150 Cv a 4.800 giri. Le tre Mercedes vennero iscritte con Werner, Lautenschlager e Neubauer. L'Alfa Romeo, il cui progettista era Vittorio Jano, preparò quattro RL Targa Florio: due con motori di 2.924 cc (90 Cv 3.600 giri per Wagner e Campari e due con motori maggiorati a 3.620 cc dalla potenza di 125 Cv a 3.800 giri. I piloti delle grosse sei cilindri erano Ascari e Masetti. Boillot partecipò con una Peugeot 174 S quattro cilindri 3.828 cc (140 Cv); poi vi era anche una piccola ma veloce Fiat *voiturette* quattro cilindri di 1.486 cc, guidata da Pietro Bordino. Erano rappresentate pure altre marche: Hispano-Suiza, Steyr, Aga, Ballot, Itala, Diatto, Spa e Amilcar; 37 macchine in tutto. Alla Targa Florio (4 giri) era abbinata pure la Coppa Florio (5 giri).

F. Zagari

D. Cappellani



F. Zagari

Qui accanto, alcune Bugatti in gara alla Targa Florio attraverso gli anni. Dall'alto: Caliri (1927) e Chiron, in due immagini del 1928 e del 1930. Pagina a fianco, in alto: Elisabetta Junek, campionessa cecoslovacca, moglie di un gentleman driver, in attesa del via si riposa sull'avantreno della sua Bugatti (a sinistra); De Sterlich e Bortolini al via con una Maserati 26 B. Foto grande: alla Targa Florio del 1925 vinta da Meo Costantini su Bugatti, c'era anche questa Tatra biposto.

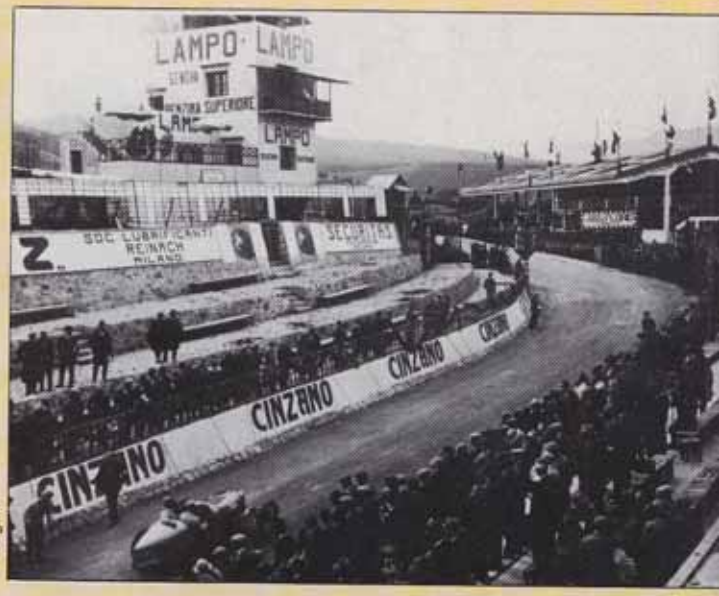
1923 - La prima vittoria Alfa Romeo

Dopo la grande edizione del 1922, la 14ª Targa Florio ritornò a essere una gara di tono minore, con pochi stranieri. Erano solamente 17 le macchine partecipanti, suddivise in sei classi (1.100, 1.500, 2.000, 3.000, 4.500 e oltre 4.500 cc). Pesava soprattutto l'assenza delle Mercedes e delle Ballot. Oltre alle Alfa Romeo, Fiat, Diatto e Nazzaro vi erano una Peugeot con Boillot, due Bugatti (le prime a partecipare alla Targa), una Chenard & Walker e poi le tre Steyr ufficiali. Le grandi favorite erano le Alfa Romeo RL sei cilindri, tre delle quali partivano nella classe tre litri, avendo una cilindrata di 2.994 cc guidate da Ascari, Campari e Masetti, mentre altre due erano delle 3.154 cc (95 Cv a 3.800 giri) pilotate da Sivocci e Ferrari. Le austriache Steyr sei cilindri (4.014 cc, 145 Cv a 4.000 giri) parteciparono alla gara con Brilli Peri, Minoia e Rützler.

Al primo dei quattro giri transitò al comando Rützler, davanti all'Alfa di Campari. Al secondo giro era ancora Rützler in testa, seguito da Maserati su Diatto. Ferrari uscì di pista in prossimità delle tribune di Cerda e Boillot su Peugeot dovette ritirarsi per la rottura della coppa, causata da un sasso. Al penultimo giro si fermò anche Rützler con il carter rotto e così fu l'Alfa Romeo di Ugo Sivocci a transitare in testa, davanti a Ferdinando Minoia su Steyr e Ascari su Alfa Romeo. Alla fine del quarto e ultimo giro Ascari tornò al comando, ma a poche decine di metri dal traguardo il suo motore si fermò di colpo. Accorsero i meccanici dai box, e dopo 14 interminabili minuti il sei cilindri finalmente tagliò il traguardo; ma ormai la vittoria era andata a Ugo Sivocci, vincitore alla media di 59,45 km/h. Ascari si piazzò secondo, seguito da Minoia con la Steyr 4.014 cc, davanti al conte Masetti su Alfa Romeo RL.

1924 - Prima vittoria di una Mercedes sovralimentata

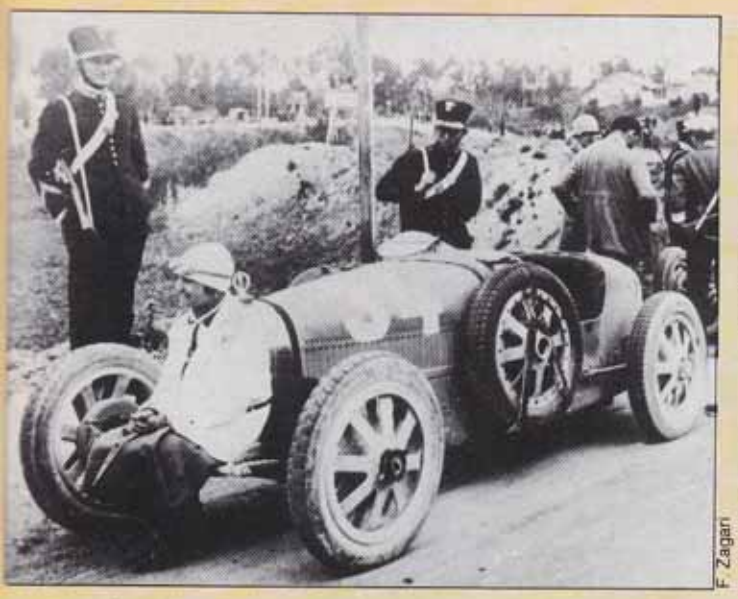
Questa fu una delle edizioni memorabili vinta da Christian Werner con una Mercedes ufficiale del tipo M 7294, due litri, quattro cilindri con compressore. Si trattò della prima vittoria Mercedes con un motore sovralimentato. Il compressore, del tipo Roots, era stato applicato sul quattro cilindri da 1.989 cc da Ferdinand Porsche, che l'anno precedente era passato alla casa di Stoccarda, portandosi dietro il giovane pilota Alfred Neubauer, futuro famoso direttore sportivo. Con la sovralimentazione il due litri toccava quasi i 150 Cv a 4.800 giri. Le tre Mercedes vennero iscritte con Werner, Lautenschlager e Neubauer. L'Alfa Romeo, il cui progettista era Vittorio Jano, preparò quattro RL Targa Florio: due con motori di 2.924 cc (90 Cv 3.600 giri per Wagner e Campari e due con motori maggiorati a 3.620 cc dalla potenza di 125 Cv a 3.800 giri. I piloti delle grosse sei cilindri erano Ascari e Masetti. Boillot partecipò con una Peugeot 174 S quattro cilindri 3.828 cc (140 Cv); poi vi era anche una piccola ma veloce Fiat *voiturette* quattro cilindri di 1.486 cc, guidata da Pietro Bordino. Erano rappresentate pure altre marche: Hispano-Suiza, Steyr, Aga, Ballot, Itala, Diatto, Spa e Amilcar; 37 macchine in tutto. Alla Targa Florio (4 giri) era abbinata pure la Coppa Florio (5 giri).



F. Zagari

D. Cappellani

F. Zagari



F. Zagari

F. Zagari

Agence Rol

Nelle immagini di queste pagine, la Targa Florio degli anni 30. Qui accanto, dall'alto: Alfa Romeo pronte al via nel 1932: (la prima è una 1750 con appigli al telaio per rimetterla più facilmente in strada dopo una eventuale uscita, dietro ci sono delle 8C Monza); Luigi Arcangeli su Maserati 26 B, otto cilindri, nell'edizione del 1927; il meccanico Siena fa segnalazioni a Nuvolari su Alfa Romeo 8C. Pagina a fianco: fango e fatica ben visibili sul pilota di questa Bugatti 35 e sulla sua automobile.

Al primo passaggio fu Masetti con la grossa Alfa Romeo a passare al comando, davanti a Dubonnet su Hispano e Boillot su Peugeot. Nel giro successivo toccò a Werner su Mercedes portarsi in testa, davanti all'Alfa di Ascari e alla Peugeot di Boillot. Al terzo passaggio l'ordine era: Werner, Ascari e Masetti. Alla fine del quarto giro Werner con la sua Mercedes (dipinta di rosso perché il pubblico pensasse che si trattava di una macchina italiana e non lanciasse sassi) si aggiudicò la Targa Florio alla media di 66,017 km/h, davanti a Masetti su Alfa Romeo, Bordino su Fiat e Campari su Alfa Romeo. Ascari (secondo) rimase bloccato dopo un testa coda in prossimità del traguardo e Werner concluse al comando anche il quinto giro, vincendo pure la Coppa Florio.

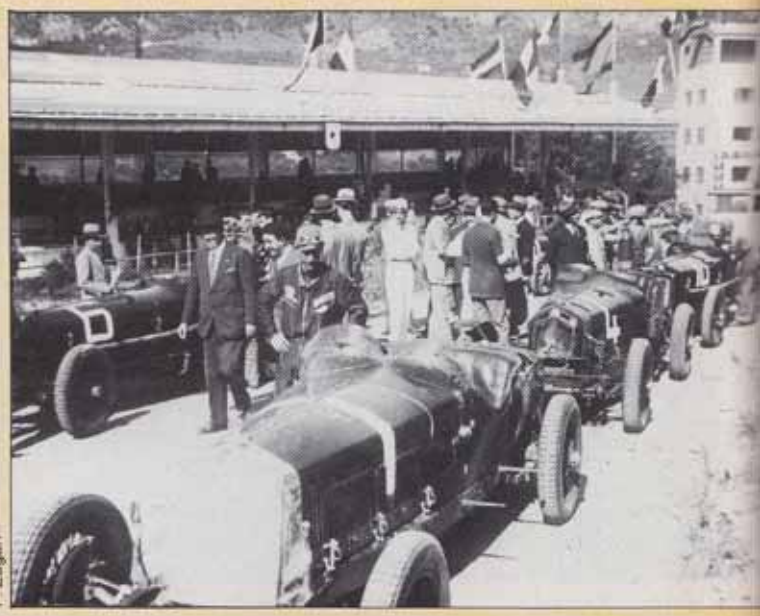
1925 - Duello Bugatti-Peugeot

La 16ª edizione fu una battaglia tra due marche francesi: Bugatti e Peugeot. Ormai l'Alfa Romeo si dedicava esclusivamente ai gran premi, con la favolosa P2 otto cilindri con compressore disegnata da Jano, mentre la Mercedes, che aveva esordito al Gran Premio d'Italia del 1924 con una nuova otto cilindri sovralimentata disegnata da Ferdinand Porsche, si era ritirata temporaneamente dalle corse. Anche la Fiat si stava astenendo dalle competizioni; Giovanni Agnelli era stanco di vedere che le altre marche continuamente gli stavano portando via valorosi tecnici.

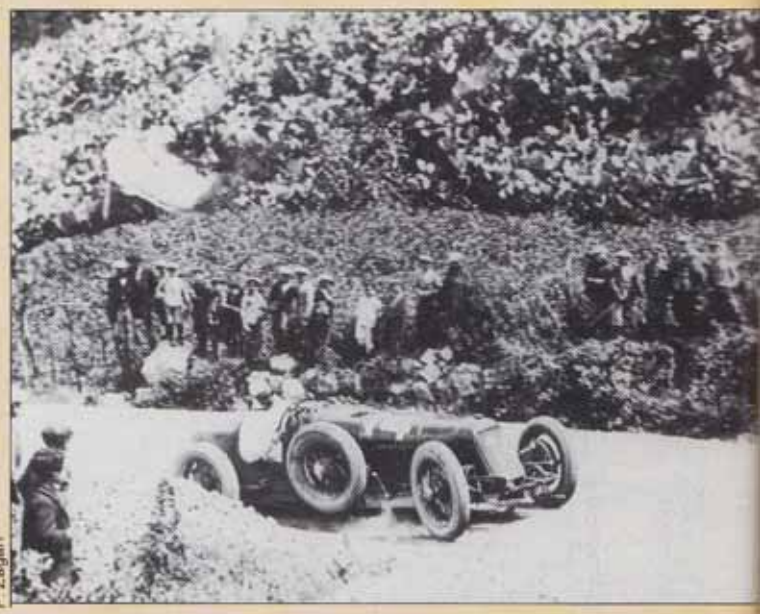
Alla Targa Florio che per la prima volta si disputò su 5 giri (540 km), mentre questa volta era la Coppa Florio a essere disputata sulla classica distanza di 4 giri (432 km), parteciparono solamente 13 macchine, fra cui anche le Tatra cecoslovacche. I due squadroni favoriti dai pronostici erano quelli della Peugeot e della Bugatti, con la famosa tipo 35 otto cilindri due litri (1.990 cc, 90 Cv a 6.000 giri) che aveva debuttato al Gran

The world's oldest road race

One of the world's oldest auto races, the Targa Florio, began its 67 year history in 1906. Its founder, Vincenzo Florio, took part in the early years which saw domination by Itala, Fiat and Spa. Between 1912 and 1914 the race was run as the Giro di Sicilia and no longer as a closed circuit event. After the war years, the initial Madonie circuit was re-vamped though in 1919 and 1920 the race was held in autumn and weather conditions were atrocious both years. 1923 saw the first Alfa Romeo victory with Sivocci driving and 1924 was a Mercedes affair. 1925 to 1929 were the years of the Bugatti victories while 1930 was Alfa's first victory with a follow-up in 1931 and 1932 thanks to Nuvolari and the Scuderia Ferrari. 1933 was Brivio's year again with Alfa Romeo, as was 1934 with Varzi and again Brivio in 1935. Between 1937 and 1940 the race was organized solely for voiturettes at a small circuit through the Palermo streets. These three years were a Maserati benefit, after which the race was not re-run until after the Second World War.

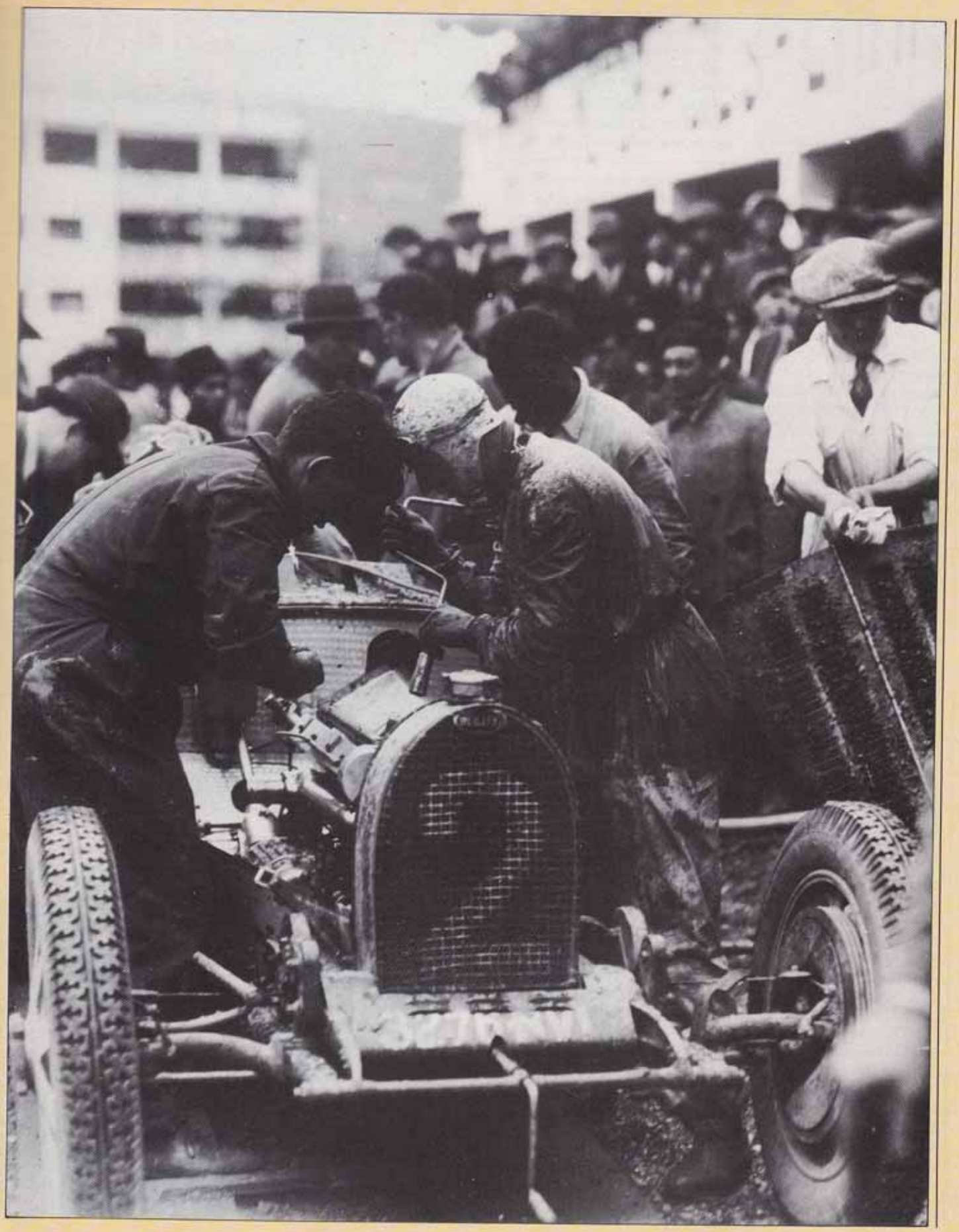


F. Zagari



F. Zagari

F. Zagari



In questa pagina, dall'alto: Vincenzo Florio, ideatore e patron della Targa; Alfa Romeo in fila prima del via nel '27; Pietro Bordino, asso degli anni 20. Pagina a fianco: la piantina coi tre percorsi della Targa.

Premio di Francia del 1924 a Lione, ma che ancora non era sovralimentata. Le Bugatti 35 furono pilotate dai fratelli De Vizcaya, da Antonelli e da Meo Costantini. Le grosse Peugeot 174 S, con i loro motori quattro cilindri aspirati (senza valvole) la cui cilindrata era stata leggermente maggiorata (3.999 cc, 140 Cv) furono affidate a Dauvergne, Rigal, Wagner e Boillot. Le quattro cilindri di Sochaux tennero il comando per due giri, occupando le tre prime posizioni, ma poi fu Meo Costantini su Bugatti – durante la Grande Guerra aveva fatto parte della squadriglia di Francesco Baracca – a prendere il sopravvento con quella geniale otto cilindri monoalbero con tre valvole per cilindro costruita a Molsheim in Alsazia. Costantini percorse i 540 km alla media di 71,609 km/h, stabilendo un nuovo record e battendo nettamente le Peugeot di Louis Wagner e André Boillot. Costantini si aggiudicò anche la Coppa Florio.

1926 - Tragico incidente

Anche la 17ª edizione, disputata da 34 macchine, fu dominata dalle Bugatti. I francesi erano rappresentati anche dalle squadre ufficiali delle Délage e della Peugeot. Si ebbe il debutto di una casa bolognese, la Maserati, che partecipò con il suo primissimo modello, la Tipo 26, guidata da Alfieri Maserati, con Guerino Bertocchi al fianco. La otto cilindri italiana (1.491 cc, 120 Cv a 5.500 giri) era stata concepita secondo la nuova formula grand prix 1500. La Bugatti si presentò al via con le 35 T, la cui cilindrata era stata portata a 2.261 cc (60 × 100 mm): le monoalbero di Molsheim erano ancora aspirate e fornivano 115 Cv a 5.200 giri. I piloti ufficiali della Bugatti erano Costantini, Goux e Minoia. La Peugeot allineò le solite 174 S quattro cilindri con Wagner e Boillot. Una vera attrazione furono le Délage dodici cilindri del Tipo 2 LCV (51 × 80 mm = 1.960 cc) i cui motori, sovralimentati, erogavano la bellezza di 190 Cv al regime (altissimo per l'epoca) di 7.000 giri. Comunque i telai e le sospensioni non sembravano essere all'altezza del potentissimo V12 disegnato dal cugino di Louis Délage, Charles Planchon. I loro piloti erano Divo, Thomas, Benoist e Giulio Masetti. L'italiano, già vincitore di due Targhe, voleva acciuffare il terzo successo a tutti i costi. Furono invece le Bugatti 35 T/2300 a tenere saldamente il comando dal primo all'ultimo dei cinque giri, concludendo vittoriosamente la corsa con Costantini, Minoia e Goux ai primi tre posti, davanti a Materassi su Itala. Questa edizione della Targa Florio fu funestata da un tragico incidente: dopo soli 26 km di gara, la Délage (che portava il numero 13) di Masetti sbandò capovolgendosi. Il pilota fiorentino rimase ucciso sul colpo. In segno di lutto le altre Délage si ritirarono dalla corsa.

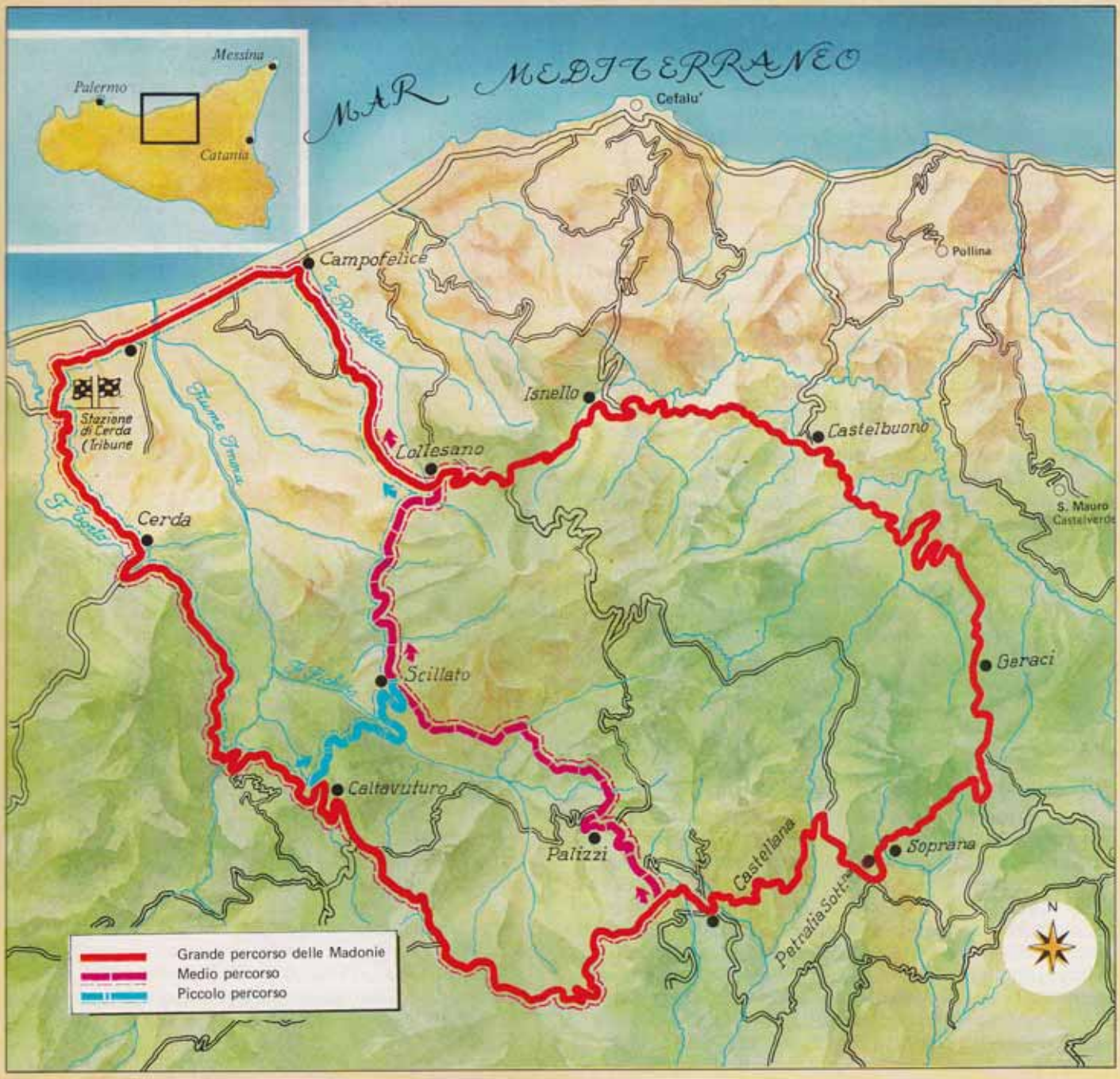
1927 - Dominio delle Bugatti sovralimentate

L'anno della 18ª Targa Florio fu anche l'anno della prima Mille Miglia. Contemporaneamente, Vincenzo Florio venne eletto presidente della Commissione sportiva italiana. La Bugatti viveva il suo periodo d'oro, anche se ai gran premi era la Délage 15 S 8 otto cilindri 1500 di Robert Benoist a dominare. Meo Costantini dichiarò il suo ritiro come pilota per assumere la direzione sportiva della Bugatti. La marca alsaziana si era da poco lanciata sulla via della sovralimentazione. Il nuovo modello di punta rimaneva pur sempre l'otto cilindri di 2.261

F. Zagari

F. Zagari

F. Zagari



L. Garonzi

cc, però con il compressore. Si trattava della Tipo 35 B, dalla potenza di 140 Cv a 5.200 giri. Nella classe 1500 la Bugatti allineò al via la 37 A quattro cilindri con compressore (69 × 100 mm = 1.496 cc), capace di erogare 90 Cv a 1.500 giri. Una delle avversarie più temibili delle eleganti Bugatti era la Maserati 26 B otto cilindri (1.980 cc, 155 Cv a 5.300 giri), guidata dallo stesso Alfieri Maserati, mentre il fratello Ernesto partiva con una 26 di 1.493 cc. Le Bugatti tennero costantemente il comando: al primo giro con Nando Minoia, poi, dal secondo passaggio, fu il toscano Emilio Materassi con la 35 B a guidare la corsa che vinse a 71,06 km/h, tagliando il traguardo davanti a Gaberto Conelli con la 37 A / 1500 e ad Alfieri Maserati con la nuova due litri bolognese. Una donna fece parlare di sé: la cecoslovacca Elisabetta Junek anch'essa su Bugatti. Moglie di Vinzenz Junek, un banchiere di Praga, concluse il primo giro in quarta posizione, poi fu costretta al ritiro per un guasto meccanico. Ma si sarebbe rifatta l'anno seguente.

1928 - Una donna al comando

Fra i 36 partenti della 19ª Targa Florio (che si svolse alcune settimane dopo la seconda Mille Miglia, vinta da Giuseppe Campari su Alfa Romeo 6 C 1500 SS sei cilindri) ecco di nuovo la signora Junek con una Bugatti 35 B/2300. La donna si preparò per più di un mese, percorrendo vari giri del circuito ogni giorno. L'Alfa Romeo fece il suo ritorno in Sicilia iscrivendo Campari con la 6 C 1500. Tra i grossi nomi figuravano pure Tazio Nuvolari su Bugatti 2300, il francese Albert Divo su Bugatti 2300, il monegasco Louis Chiron con una identica Bugatti. Al primo dei cinque passaggi transitò al comando Chiron davanti a Campari su Alfa Romeo e Divo su Bugatti. La signora Junek era quarta; colpo di scena al secondo passaggio: la Bugatti della Junek passò al comando davanti a Campari e Divo! Al terzo passaggio transitò Campari seguito

Nella pagina a fianco, foto ricordo di Giovanni Rocco in piedi sulla Maserati 6 Cm alla Targa Florio del '38 e di Franco Cortese davanti alla Maserati 4 Cl ufficiale nell'edizione del 1940.

dalla Junek che mantenne la sua posizione anche al giro successivo. Il pubblico s'infuocò per la piccola signora cecoslovacca. Dopo cinque giri, però, la vittoria toccò ad Albert Divo su Bugatti 2300 davanti a Campari su Alfa Romeo, con soli 97 secondi di distacco. Conelli su Bugatti arrivò terzo con altri 17 secondi di ritardo. La signora Junek si aggiudicò il quinto posto, davanti a Minoia su Bugatti e Luigi Fagioli su Maserati. Tre mesi più tardi Vinzenz Junek. pilota Bugatti pure lui, morì in un incidente durante il Gran Premio di Germania al Nürburgring. Il grave lutto indusse la moglie a ritirarsi definitivamente dalle corse: la sua impresa nella gara siciliana, pereò, era ormai stata consegnata agli annali della storia sportiva.

1929 - L'ultima vittoria della Bugatti

Alla 20ª edizione della Targa Florio parteciparono 19 macchine, tutte della categoria corsa. Giunsero al traguardo solo cinque partecipanti. L'Alfa Romeo si presentò al via con le nuove 6 C 1750 SS (1.752 mm, 85 Cv a 4.800 giri) affidate a Campari, Brilli Peri e Varzi. Le Bugatti di punta erano invece quelle guidate da Divo, Minoia, Wagner, Foresti e Conelli. La Maserati iscrisse Borzacchini ed Ernesto Maserati. Nando Minoia, ormai 45enne, partì deciso tenendo il comando per tre dei soliti cinque giri, tallonato dal compagno di squadra Alberto Divo che passò a condurre dopo quattro giri quando Minoia venne attardato da una foratura. Vinse così di nuovo Albert Divo al volante della Bugatti 35 B/2300; ma il vincitore morale fu Ferdinando Minoia – giunto al traguardo in seconda posizione – colui che aveva vinto la Coppa Florio ben ventidue anni prima, nel lontano 1907. Terzo si classificò Gastone Brilli Peri, seguito da Giuseppe Campari.

1930 - Prima vittoria dell'Alfa Romeo

Con la 21ª Targa Florio iniziò una lunga parentesi di ben sei vittorie consecutive dell'Alfa Romeo (dopo cinque successi della Bugatti). Le 17 auto iscritte parteciparono alla gara in un'unica categoria, con le macchine ufficiali dell'Alfa Romeo, Bugatti, Maserati e OM. L'Alfa Romeo aveva trasformato tre vetture grand prix del tipo P 2 del 1924-1925, incrementando la potenza e modificando le sospensioni con parti della 1750. L'otto cilindri due litri con compressore da 1.987 cc ora erogava 175 Cv a 5.500 giri. L'unica P 2 1930 partecipante alla Targa venne affidata ad Achille Varzi, mentre a Nuvolari, Campari e Maggi toccarono le spider speciali 6 C 1750 GS sovralimentate, prive di parafanghi. La squadra della Bugatti era formata da Divo, Chiron, Williams (vincitore l'anno prima del primo Gran Premio di Monaco) e Conelli alla guida delle 35 B/2300. La Maserati si presentò con Borzacchini, Ernesto Maserati, e Arcangeli; la OM venne in Sicilia con delle sei cilindri maggiorate da 2.220 cc affidate a Minoia (alla sua 12ª Targa), Morandi, Ruggeri e Balestrero.

Achille Varzi guidava una P 2 1930, l'auto più potente della gara. Varzi rimase al comando dal primo all'ultimo giro, tallonato continuamente dallo scatenato monegasco Louis Chiron su Bugatti 2300. All'ultimo giro Conelli su Bugatti riuscì a superare le due Alfa Romeo 1750 di Nuvolari (vincitore in quell'anno della Mille Miglia) e Campari, aggiudicandosi così la terza posizione. Alber Divo, vincitore di due Targa Florio, fu costretto al ritiro al terzo giro per un'avaria al motore. Varzi fece salire la media record a 78,019 km/h.

1931 - La prima vittoria di Nuvolari

Pochi mesi prima della 22ª Targa Florio parecchi chilometri del circuito medio erano franati, obbligando Vincenzo Florio a riportare la corsa sul grande circuito delle Madonie (148,8 km) che dal 1911 non era stato più utilizzato. Questa volta la Bugatti si limitò a un'unica macchina ufficiale, una nuovissima Tipo 51 che poi era quasi identica alla plurivittoriosa 35 B con motore però bialbero (il primo della Bugatti), con due valvole per cilindro invece che tre. Le dimensioni dei cilindri rimanevano invariate (60 × 100 mm = 2.261 cc), comunque la potenza saliva a 187 Cv a 5.200 giri. Varzi aveva lasciato l'Alfa Romeo (per la grande rivalità con Nuvolari) per passare alla casa alsaziana la cui Tipo 51 debuttò al GP di Monaco del 1931 (tre settimane prima della Targa Florio) con la vittoria di Chiron. Anche l'Alfa Romeo aveva preparato un nuovo modello, la 8 C 2300, che aveva debuttato alla Mille Miglia dello stesso anno (vinta da Caracciola su Mercedes-Benz SSKL), con otto ciclindri sovralimentati. La versione più spinta erogava 155 Cv a 5.200 giri. Le uniche due otto cilindri milanesi furono affidate a Nuvolari e Arcangeli; Borzacchini, Campari e D'Ippolito partirono con le 1750. La Maserati iscrisse tre nuove 26 M otto cilindri (2.495 cc, 185 Cv a 5.600 giri) con Fagioli, Biondetti e Dreyfus. In tutto erano 16 le macchine alla partenza di una gara difficilissima che si disputò su quattro giri (595,2 km), quasi sempre sotto la pioggia. Varzi disponeva del mezzo più potente e partì in testa, la tenne per tre giri, poi, all'ultimo giro, perse cinque minuti per una candela difettosa il che permise a Nuvolari di passare al comando. Dopo ben nove ore di corsa il mantovano concluse la gara da vincitore, alla media di 64,8 km/h, davanti a Borzacchini con la 1750 e Varzi con la Bugatti T 51, che a sua volta precedette Campari.

1932 - Il nuovo piccolo circuito

Vincenzo Florio si era reso conto che gli improvvisi capricci del tempo primaverile potevano rendere impraticabile il circuito e chiese un contributo al governo, rivolgendosi a Mussolini in persona, affinché si potesse costruire un nuovo raccordo di 10,6 km tagliando fuori 36 km del vecchio tracciato, per ottenere un «nuovo piccolo circuito» di 72 km. Tale tracciato venne poi utilizzato fino agli anni 70. Comprendeva meno curve e saliscendi e permetteva di tenere una media più alta. La 23ª edizione della corsa si disputò su otto giri pari a 576 km. L'Alfa Romeo era la grande favorita, con le sue 2300 (della scuderia Ferrari) affidate a Nuvolari, Borzacchini, Brivio e Ghersi. Varzi e Chiron parteciparono con le loro Bugatti T 51/2300 private. La Maserati aveva appena preparato la nuova 8 C 2800 (2.811 cc, 205 Cv a 5.500 giri), affidando le due macchine a Fagioli e Ruggeri. Tazio Nuvolari prese subito il comando della corsa e vi rimase per tutti gli otto giri, vincendo alla nuova media record di 79,297 km/h, dopo aver guidato per 7 ore, 15 minuti e 50,6 secondi. La sua media rimarrà imbattuta per anni. Dietro le due Alfa Romeo di Nuvolari e Borzacchini la T 51 fu terza, davanti a Ghersi su Alfa Romeo.

1933 - Florio perde il potere

Una crisi in seno all'Automobile club finì per colpire Vincenzo Florio, la cui famiglia stava già attraversando un periodo di grosse difficoltà finanziarie. Il patron della Targa Florio venne estromesso e si ritirò dignitosamente, rimanendo però sempre una figura simbolica della manifestazione. La Targa Florio del 1933 si ridusse a una gara priva di partecipanti stranieri, disertata anche da grandi nomi come Nuvolari, Varzi, Chiron e Fagioli. Gli unici partecipanti di rilievo furono Brivio, Borzacchini, Balestrero e Ghersi, tutti su Alfa Romeo. La corsa si disputò su 7 giri pari a 504 km. Borzacchini partì in testa ma dopo quattro giri dovette ritirarsi per la rottura di una ba-

F. Zagari

F. Zagari

lestra, permettendo ad Antonio Brivio su Alfa Romeo 8 C 2300 Monza, pure della scuderia Ferrari, di vincere facilmente davanti a Balestrero, Carraroli, Gazzabini e D'Alessio.

1934 - Varzi sotto la pioggia

Ormai l'interesse per la Targa Florio diminuiva continuamente. Alla 25ª edizione c'erano 14 macchine alla partenza e solo 7 conclusero la corsa. Gli organizzatori erano riusciti di nuovo ad avere alla partenza la Scuderia Ferrari che ormai esisteva da quattro anni e mezzo, e che in Sicilia venne con due Alfa Romeo P 3 guidate da Achille Varzi (motore maggiorato: 2.905 cc, 255 Cv a 5.400 giri) e da Pietro Ghersi (2.654 cc, 215 Cv a 5.600 giri) più le due 8 C – 2600 con motori maggiorati dalla scuderia Ferrari stessa (2.556 cc, 180 Cv a 5.600 giri) per Barbieri e Carraroli. C'erano anche Renato Balestrero con una 8 C 2300, Magistri con una 6 C 1750. Si corse su sei giri pari a 432 km. Varzi che aveva la macchina vincente si limitò a controllare l'amico Ghersi, partito in testa, seguendolo a vista. Ma dopo il secondo giro Ghersi perse una dozzina di minuti per riparare una barra di accoppiamento e per Varzi fu il segnale di via libera. Balestrero e Magistri terminarono ai posti d'onore.

1935 - Il bis di Brivio

La 26ª edizione della corsa, che ormai aveva perso gran parte del suo prestigio degli anni 20, si svolse due settimane dopo la Mille Miglia che Carlo Pintacuda aveva vinto con l'Alfa Romeo P 3 2905 cc trasformata per l'occasione dalla Scuderia Ferrari in biposto sport. La scuderia modenese scese in Sicilia con tre Alfa Romeo P 3 tutte diverse: Antonio Brivio con la versione 2.905 cc normale, Louis Chiron aveva a disposizione la monoposto con il motore maggiorato e portato a 3.165 cc (265 Cv a 5.400 giri), mentre Carlo Pintacuda partiva con la stessa biposto 2.905 cc con cui aveva concluso vittoriosamente la Mille Miglia. Chiron con la P 3 maggiorata rimase al comando solo per un giro, poi dovette cedere la prima posizione a Brivio che vinse la gara alla media di 79,149 km/h. Secondo Chiron, terzo Barbieri con una Maserati 1500.

1936 - Una mini Targa Florio per le turismo

La Targa Florio del 1936 avrebbe dovuto avere luogo il 26 aprile, ma venne cancellata dal calendario sportivo internazionale, in quanto a Palermo mancavano i fondi necessari per una manifestazione degna di tanto nome. L'Italia era impegnata nella guerra d'Africa, gli italiani davano oro e ferro alla patria, le sanzioni pesavano e per le gare automobilistiche il periodo era tutt'altro che roseo. Si volle però garantire in qualche modo la continuità della corsa, e così il 20 dicembre si disputò una Targa Florio di formato ridotto per macchine di serie della classe da 1.100 a 1.500 cc. Vi parteciparono 11 macchine, tutte Lancia Augusta, Fiat 1500 o Bianchi S 9 1500 che dovevano percorrere due giri del piccolo circuito, pari a 144 km. Vinse un veterano della corsa, Costantino Magistri su Lancia Augusta.

Davanti ai compagni di marca Di Pietro, Gladio e Cammarata. La media del vincitore non fu disprezzabile: 67,087 km/h.

1937-1940 - Le Maserati al parco della Favorita

Ormai il Raci di Palermo non era più in grado di mettere in piedi la struttura organizzativa necessaria per disputare la Targa Florio sul circuito delle Madonie. O rinnovare o perdere, questa era la parola d'ordine, e così si decise di organizzare una gara per monoposto della categoria vetturette (le formula due di allora) che avevano una cilindrata massima di 1.500 cc con sovralimentazione. Si ricreò un circuito cittadino nel parco della Favorita a Palermo, un tracciato lungo 5.260 metri ma che per un terzo della sua lunghezza era talmente stretto da dover ricorrere persino a un divieto di sorpasso lungo uno dei rettilinei. La 28ª Targa Florio si disputò su 60 giri, pari a 315,6 km. Diciotto monoposto si presentarono al via e vinse Giulio Severi su Maserati, davanti ai compagni di marca Lurani e Bianco. L'anno successivo si dovette accorciare la distanza e portarla a soli 30 giri, pari a 171,6 km, sempre con quell'inaccettabile divieto di sorpasso sul viale troppo stretto. Fu di nuovo una gara tra Maserati, e questa volta vinse Giovanni Rocco davanti a Raph e a Luigi Villoresi. In vista del 1939 si dovette modificare il circuito e renderlo idoneo a ospitare una vera corsa. Trecento operai realizzarono allora i lavori in tempo record e si ricavò così un tracciato più veloce, di una lunghezza di 5.700 metri. La 30ª Targa Florio (1939) venne disputata da 14 Maserati, tutte 1500 con compressore (da sei e da quattro cilindri) e si corse sulla distanza di 40 giri. Vinse Luigi Villoresi davanti a Taruffi e Barbieri. L'anno dopo (1940) mentre ormai vari paesi europei erano già entrati in guerra, la 31ª Targa Florio si corse di nuovo su 40 giri e fu la seconda vittoria di Luigi Villoresi su Maserati, davanti ai compagni di marca Franco Cortese e Giovanni Rocco. Poi anche l'Italia entrò in guerra.

Adriano Cimarosti