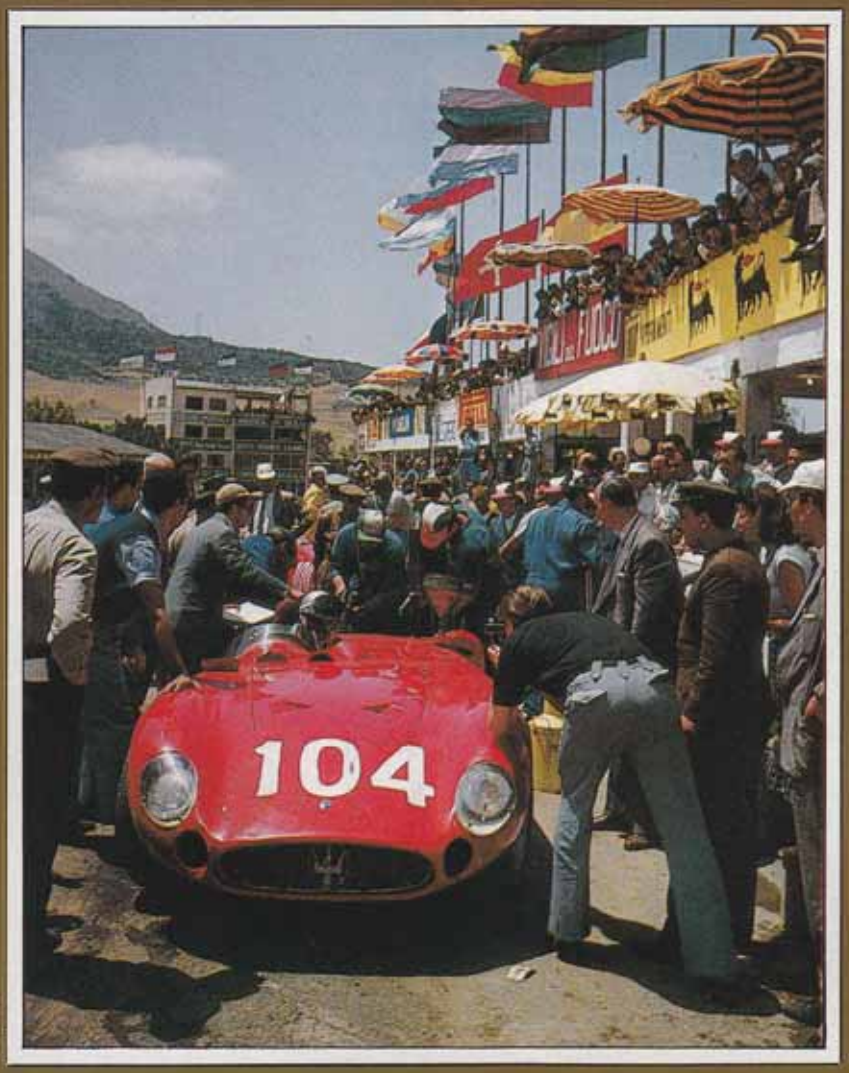
Targa Florio: 80 anni di leggenda



B. Cahier

seconda puntata:

Gli anni d'oro

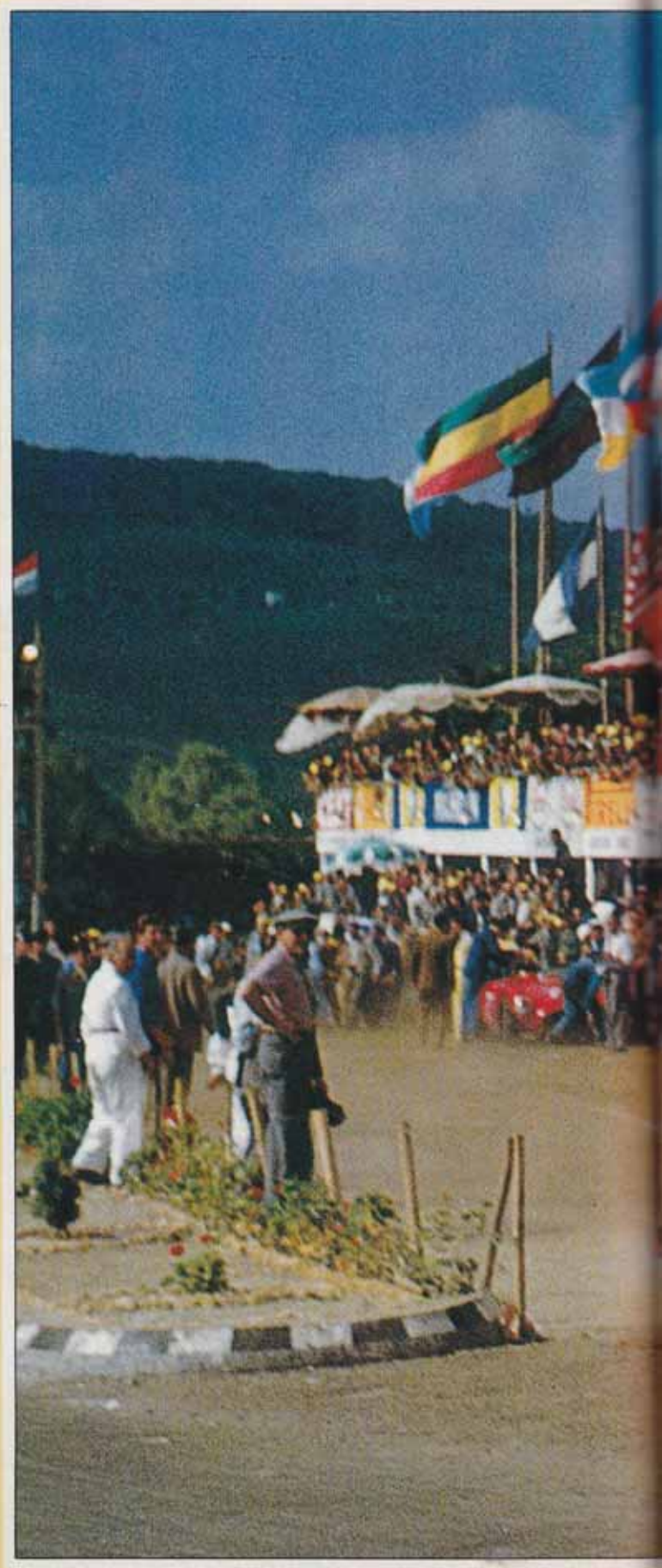
Nella pagina precedente: la Maserati 300 S di Piero Taruffi, terza assoluta alla Targa Florio del 1956. Qui a fianco: la Ferrari 857 S di Eugenio Castellotti e Robert Manzon, terza nella edizione del 1955. A sinistra e nelle pagine seguenti, le copertine delle pubblicazioni dell'Automobile club di Palermo realizzate in occasione delle varie edizioni della Targa Florio.

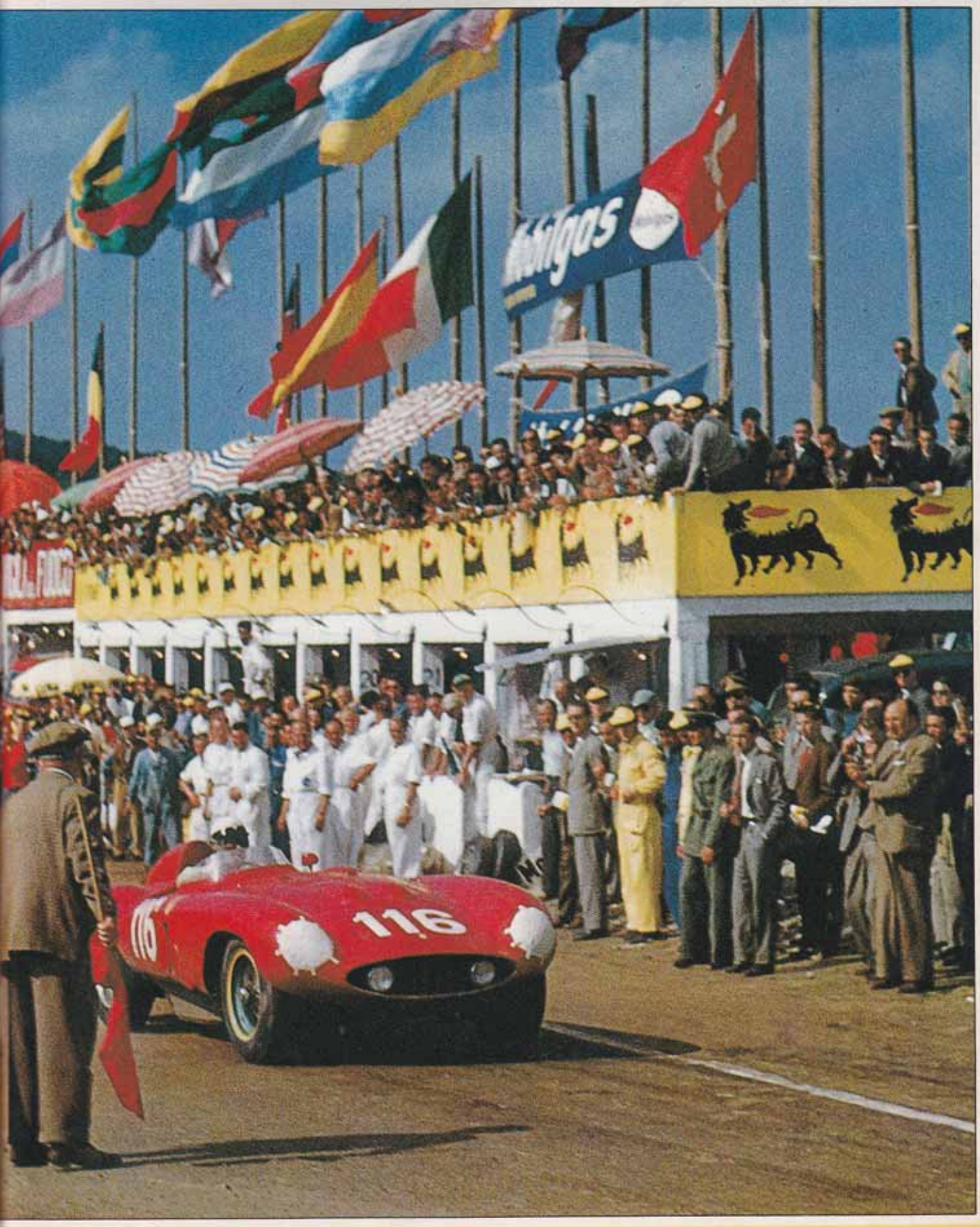
Dopo la fine del secondo conflitto mondiale l'automobilismo si riprese lentamente. Per correre mancavano soprattutto la benzina e le gomme. Nel settembre del 1945 si corse per la prima volta a Parigi, al Bois-de-Boulogne, dove Jean-Pierre Wimille con una Bugatti 4700 vinse la *Coupe des Prisonniers*. Doveva trattarsi, purtroppo, dell'ultima vera vittoria della famosa casa di Molsheim, il cui fondatore, Ettore Bugatti, morì nel 1947.

Nel 1946 si ricominciò a correre anche in Italia: la ripresa venne effettuata con la corsa in salita *Sanremo-Poggio dei fiori*, disputata il 19 maggio 1946. Nel 1947 riprese anche la Mille Miglia, vinta di nuovo dal toscano Clemente Biondetti al volante di un'Alfa Romeo 8 C 2900 alla quale (per ragioni di regolamento) venne tolto il compressore, davanti a Tazio Nuvolari alla guida della nuovissima Cisitalia 202 SMM spider con quel minuscolo motore 1100. La Cisitalia fece colpo. La giovanissima marca torinese, fondata da Piero Dusio durante la guerra, fu una delle grandi vedette dell'immediato dopoguerra.

Nel 1948 anche la Targa Florio, alla sua 32ª edizione, venne inclusa nel calendario sportivo nazionale. La data prevista: il 3 e il 4 aprile. Col sorgere dell'autonomia regionale, e grazie anche all'interessamento appassionato di Raimondo Lanza e di Stefano La Motta (che in quel tempo si distinse pure come pilota Cisitalia), alla Commissione sportiva automobilistica siciliana fu possibile organizzare la corsa. Finalmente Vincenzo Florio venne ufficialmente riabilitato, ebbe un riconoscimento dei suoi meriti e gli venne restituito quel posto che solo a lui spettava. Nell'organizzazione della corsa Florio passò le redini al nipote Vincenzo Paladino. Comunque, non fu ancora possibile riutilizzare il circuito delle Madonie, lo stato delle tribune di Cerda era assolutamente desolante. Nel 1941 il terreno era stato venduto e il proprietario aveva fatto uso delle tribune adattandole a stalla. Poi anche i soldati, di varie nazionalità, che avevano bivaccato in zona, avevano contribuito alla devastazione degli impianti. La torre era stata fatta saltare con una carica di esplosivo. La situazione costrinse a disertare il circuito delle Madonie, disputando la gara come Giro di Sicilia, l'ottavo della serie. Dei 116 iscritti, suddivisi in macchine sport e macchine da turismo, partirono in 86. Il percorso era di 1.080 km.

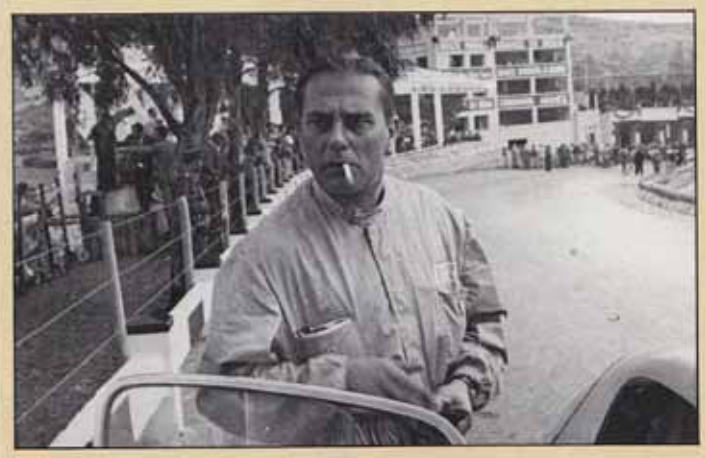
Sul piano internazionale le macchine italiane ormai si stavano affermando. Nel 1947 aveva debuttato la prima macchina Ferrari, la tipo 125 dodici cilindri di un litro e mezzo, disegnata dall'ingegnere Gioachino Colombo. Dopo alcuni mesi quel motore venne portato a due litri di cilindrata (60×58,8 mm = 1995 cc, 150 Cv a 7.000 giri). Si trattava della famosa 166 che poi fece furore. La Cisitalia di Torino aveva appena lanciato le sue sport 202 SMM, la macchina progettata da Giovanni Savonuzzi con un quattro cilindri 1089 cc derivato dal Fiat 1100. Alla Maserati era nata una nuova sei cilindri disegnata dall'ingegner Massimino, la A6GCS «Monofaro» con parafanghi tipo motocicletta, che nelle mani di Alberto





B. Cahier

Negli anni 50 la Lancia fu una grande protagonista della Targa Florio. In questa pagina, dall'alto: Umberto Maglioli diede la prima vittoria alla casa torinese nell'edizione del 1953 della classica siciliana; sotto, il suo maestro Giovanni Bracco, anch'egli più volte presente sul circuito delle Madonie; i meccanici dell'assistenza Lancia attorno a una D20 e, infine, il team Lancia al completo, da sinistra: Taruffi, Bonetto, l'ingegner Vittorio Jano, Maglioli e Bracco. Nella pagina accanto, dall'alto: un passaggio della D20 affermatasi nel 1953 e la D24 di Piero Taruffi vincitore della Targa 1954.

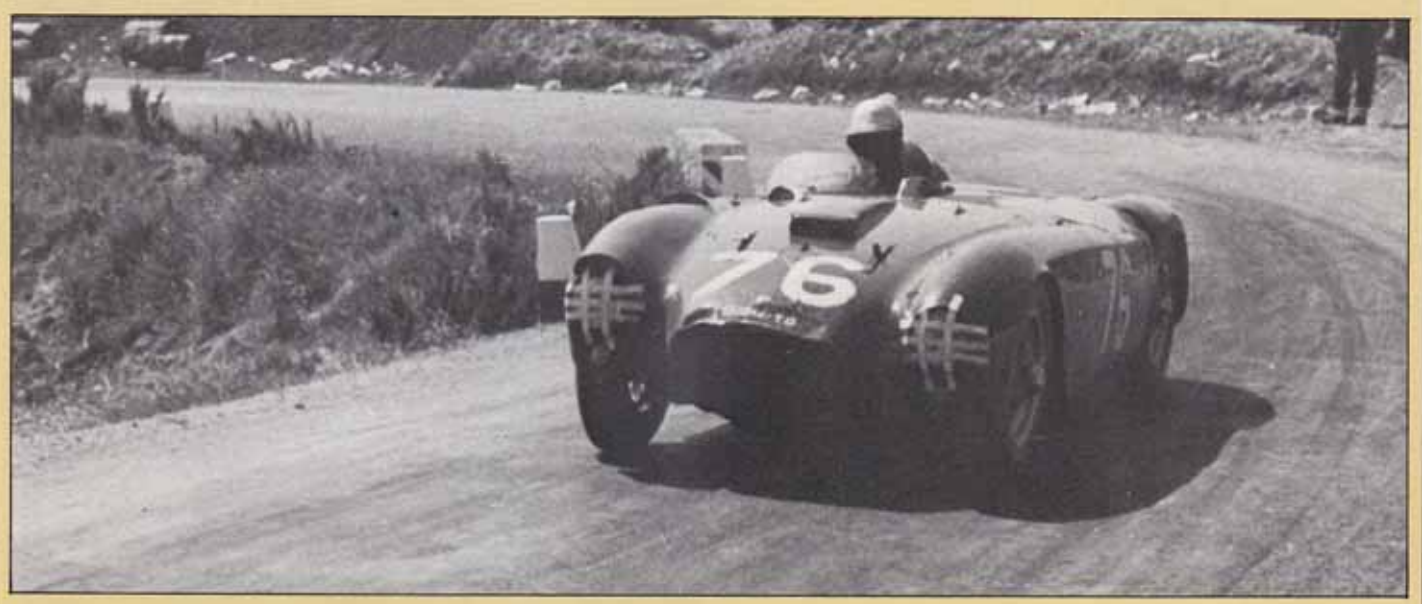


B. Cahier

Ascari e Luigi Villoresi era un'avversaria temibile.
L'intero percorso di quel Giro di Sicilia presentava delle difficoltà di ogni tipo, pare che comprendesse circa 13.000 curve. Il grande duello preannunciato tra le nuove Ferrari 166 e le Maserati A6GCS però non durò a lungo: l'ancor giovane Alberto Ascari al volante della Maserati sei cilindri uscì di strada, mentre in un primo tempo fu il suo compagno di marca Luigi Villoresi a tenere il comando della corsa. Però a Messina il milanese dovette ritirarsi per un'avaria alla lubrificazione del motore. E così vinse una vecchia volpe delle corse su strada, Clemente Biondetti con la Ferrari 166, accompagnato dal proprietario della macchina, il principe Igor Trubetzkoy, che a quei tempi correva anche in formula due. Si trattava della prima vittoria della Ferrari in una corsa classica. Poche settimane dopo la 166, sempre con Biondetti, avrebbe vinto anche la Mille Miglia. La due litri della Targa Florio non era ancora la barchetta disegnata da Touring, ma si trattava di quella spider su telaio 001 S disegnata da Allemano, che debuttò proprio alla Targa Florio. Biondetti-Trubetzkoy vinsero alla media record (per il Giro di Sicilia) di 88,866 km /h dopo aver guidato per 12 ore e 12 minuti. Due Cisitalia 202 SMM (68×75 mm = 1089 cc, 60 Cv a 5.500 giri) si piazzarono ai posti d'onore con Piero Taruffi e Adolfo Macchieraldo. Al quarto posto giunse Capelli su Fiat 1100 Sport (le elaborazioni sportive su base Fiat 1100 erano di moda), davanti a Salvatore Amendola, pure su Maserati A6GCS sei cilindri (72×81 mm = 1978 cc, 130 Cv a 6.000 giri). Un'altra Ferrari 166, quella di Besana, concluse la corsa in sesta posizione.
Bisogna pure segnalare l'incredibile performance di Giovanni Bracco su Lancia Aprilia 1500, accompagnato dal giovanissimo Umberto Maglioli, pure biellese, che poi avrebbe vinto la Targa Florio a più riprese. Bracco-Maglioli si aggiudicarono l'assoluto nella categoria turismo, giungendo ottavi nella classifica generale, alla media di 79,234 km/h.

1949 - Giro sotto la pioggia

Anche la 33ª edizione della Targa Florio dovette essere disputata sotto forma di Giro di Sicilia: il circuito delle Madonie non era ancora pronto. La corsa si svolse il 19 e 20 marzo, con la partenza della prima macchina alla mezzanotte di sabato. Furono 111 le macchine a intraprendere il lungo viaggio di ben 1.080 chilometri, che questa volta si svolse interamente sotto la pioggia. Quindi, anche se le strade furono parzialmente migliorate, non sarebbe stato possibile battere il record che Biondetti aveva stabilito l'anno precedente.
Le grandi favorite erano le Ferrari 166 due litri che proprio in quell'anno uscirono con quella bellissima veste creata dalla Touring che riuscì a dare un volto definitivo alla Ferrari. Alla guida delle 166 erano Clemente Biondetti, Bruno Sterzi,



B. Cahier

Giovanni Bracco, Roberto Vallone, Pierluigi Bianchetti e Franco Cortese. Franco Rol si presentò al via con una di quelle tre Alfa Romeo 6 C 2500 a passo corto che la casa aveva allestito alla fine degli anni 40 per farle partecipare a qualche gara sport. Quella berlinetta a due posti, denominata 2500 Competizione, la cui linea rispecchiava quella della Freccia d'oro, aveva il classico sei cilindri (72×100 mm, 2443 cc) che con tre doppi carburatori erogava la bella potenza di 145 Cv a 5.500 giri. Emilio Romano e Salvatore Musumeci difendevano i colori della Maserati, guidando le note A6GCS. Delle sei Ferrari partite da Palermo giunse al traguardo solo quella di Clemente Biondetti, che ancora una volta si aggiudicò l'assoluto, dopo 13 ore 10 minuti e 9,4 secondi di corsa sotto la pioggia, ottenendo la media di 82,723 km/h. Cortese dovette ritirarsi per la rottura del ponte posteriore. Bracco rimase senza freni, Sterzi uscì di strada e Vallone, transitato al comando sia a Siracusa sia a Taormina, dovette fermarsi per la rottura di una sospensione. Dopo Messina la corsa in pratica si ridusse al duello tra Biondetti con la Ferrari e Rol con la sua Alfa Romeo berlinetta che aveva il grosso vantaggio di avere l'abitacolo chiuso, mentre Biondetti, allora cinquantunenne, nella spider era esposto al maltempo. L'anziano pilota toscano era il fuoriclasse delle lunghe corse su strada. Un pilota maturo che sapeva dosare l'andatura, senza mai forzare, sapeva aspettare il momento opportuno per lanciare l'attacco decisivo. Arrivò a Palermo con quasi otto minuti di vantaggio su Rol. Musumeci, siciliano, arrivò terzo, al volante della sua Maserati due litri. Una vera e propria sensazione fu il quarto posto assoluto di Giannino Marzotto, allora sconosciuto, al volante di una Lancia Aprilia 1500 turismo che, alla media di ben 74,8 km/h lasciò dietro di sé tutte le sport 1100, vincendo evidentemente nella categoria delle macchine di serie, battendo il conte Giovanni Lurani su Bristol 2000 che aveva dovuto fermarsi per una riparazione al ponte. Delle 111 macchine partite se ne classificarono solo 51. Le piccole cilindrate impegnarono anche una ventina di ore per concludere quella corsa massacrante sotto la pioggia.

1950 - Un'Alfa Romeo davanti alle Ferrari

La 34ª edizione fu anche l'ultima Targa Florio disputata sotto forma di Giro di Sicilia, giunto alla sua decima edizione. Gli iscritti furono 216 (con oltre quaranta Fiat Topolino!),

Targa Florio del 1955: grande soddisfazione per Vincenzo Florio, la sua corsa viene inserita nel mondiale marche. Il percorso viene portato a 936 km, più di diecimila curve, uno scenario aspro come quello delle Madonie, strade che mettevano a dura prova uomini e macchine. Queste erano le caratteristiche della gara siciliana, una delle più dure che siano mai state organizzate. La macchina nella foto è la Maserati A6GCS di Lopez-Lopez; sullo sfondo si vede una Fiat 1100/103.

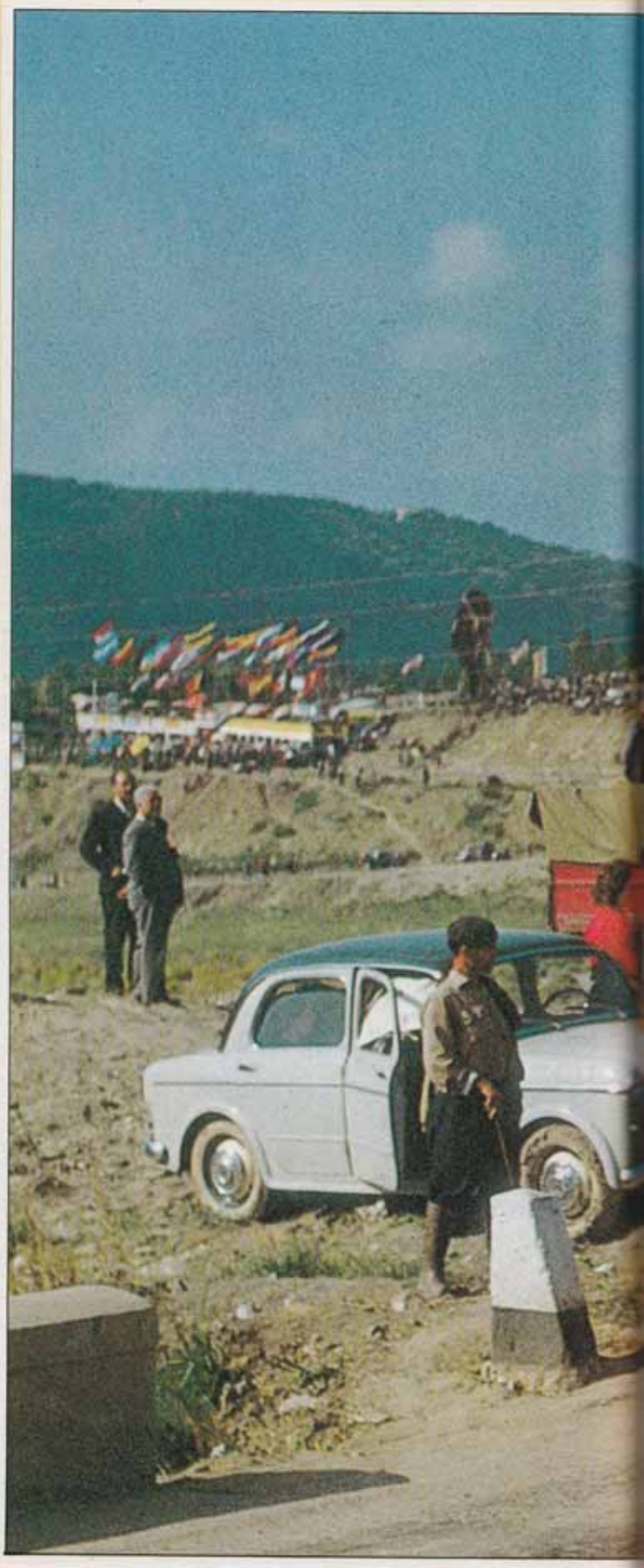
do, davanti a La Motta, pure su Ferrari, e a Franco Scotti su Fiat Ermini 1100, che si aggiudicò la categoria sport 1100. Bisogna precisare che l'Alfa Romeo 2500 dei vincitori era la stessa macchina che Consalvo Sanesi aveva pilotato alla Coppa Intereuropa di Monza la domenica prima. Dansi/Martignoni su Lancia Aprilia giunsero primi assoluti nella categoria turismo, gli argentini Schwelm-Colon su Alfa Romeo 2500 invece si aggiudicarono l'assoluto nella categoria gran turismo.

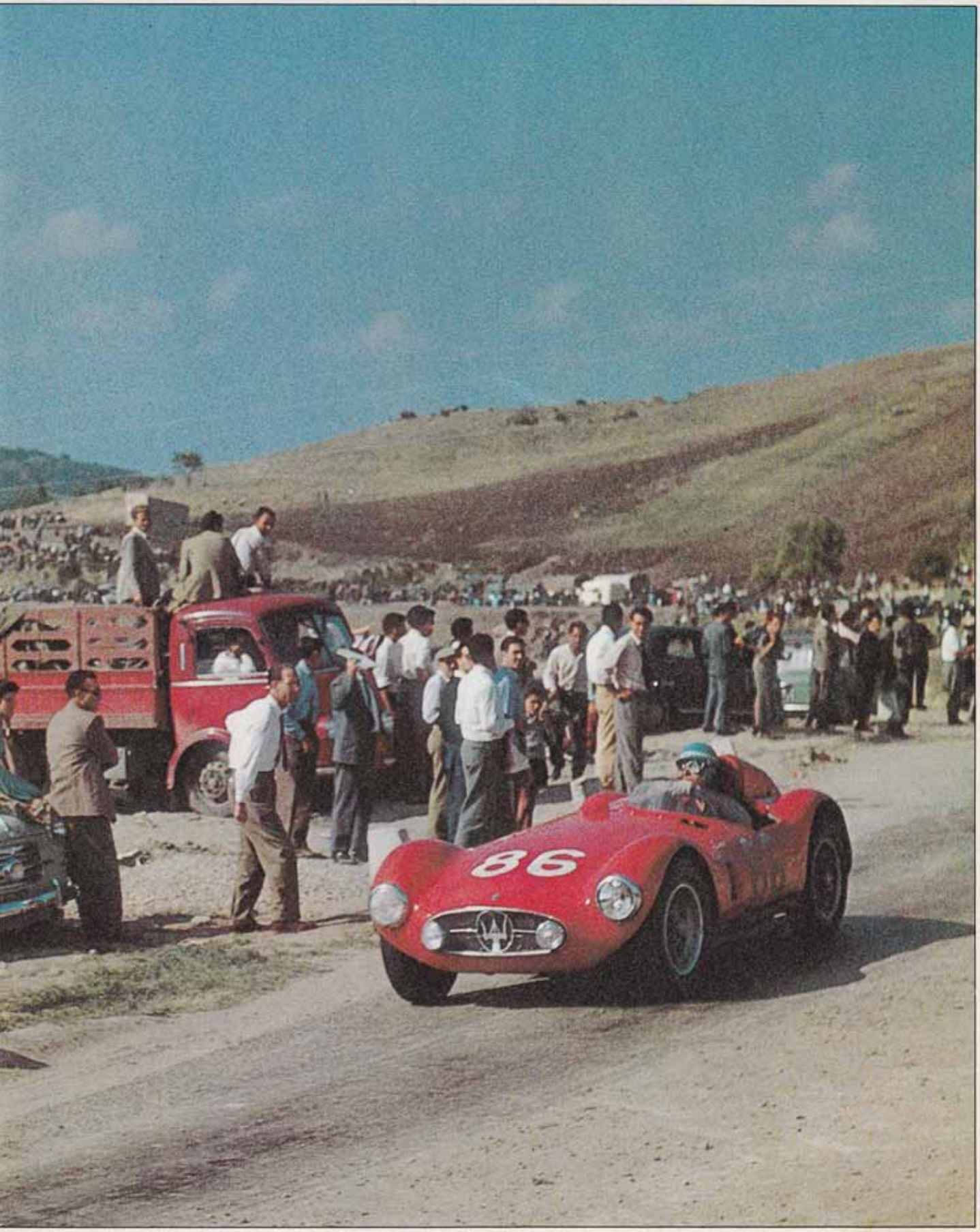
1951 - Finalmente sul circuito delle Madonie

Ormai si stava attraversando un periodo di risveglio automobilistico sportivo generale. In formula uno erano le Alfa Romeo 159 e le Ferrari 375 a dettar legge. Finalmente venne anche per la Targa Florio il grande momento del ritorno sul piccolo circuito delle Madonie, lungo 72 km, comprendente circa 900 curve, utilizzato già dal 1932 al 1936. Tutto venne rinnovato in vista della 35ª edizione, soprattutto nelle zone delle tribune. Insomma si era ritornati alla grande festa di allora. Di nuovo bisognava percorrere otto giri pari a 576 km.

Alla Ferrari l'ingegnere Aurelio Lampredi aveva disegnato delle grosse cilindrate, la cui potenza però non era sempre assecondata da un telaio con tenuta di strada adatta. Tra i 25 partecipanti di questa edizione faceva spicco il biellese Giovanni Bracco con la poderosa Ferrari del tipo 340 America dodici cilindri di oltre quattro litri di cilindrata (80×68 mm = 4.101 cc, 230 Cv a 6.000 giri) di gran lunga la macchina più potente del lotto. Franco Cornacchia si presentò con la 212 Inter, sempre a 12 cilindri (68 × 58,8 mm = 2.562 cc, 160 Cv a 7.000 giri), poi varie Ferrari 166, delle Maserati A6GCS 2000, alcune Cisitalia 204-Abarth 1100, le solite elaborazioni su base Fiat 1100 ecc. Tra i nomi dei favoriti spiccava pure quello di Franco Cortese con la sua Frazer-Nash, già vista l'anno prima. Si trattava del modello Le Mans replica il cui prototipo, appunto, aveva debuttato nel 1949 alla 24 ore di Le Mans, concludendo la gara con un significativo terzo posto assoluto. Il motore sei cilindri era la copia del famoso BMW 328 nato nel 1936, che ora produceva la Bristol inglese. Le dimensioni dei cilindri erano di 66 × 96 mm = 1.971 cc con una potenza di 120 Cv a 5.000 giri.

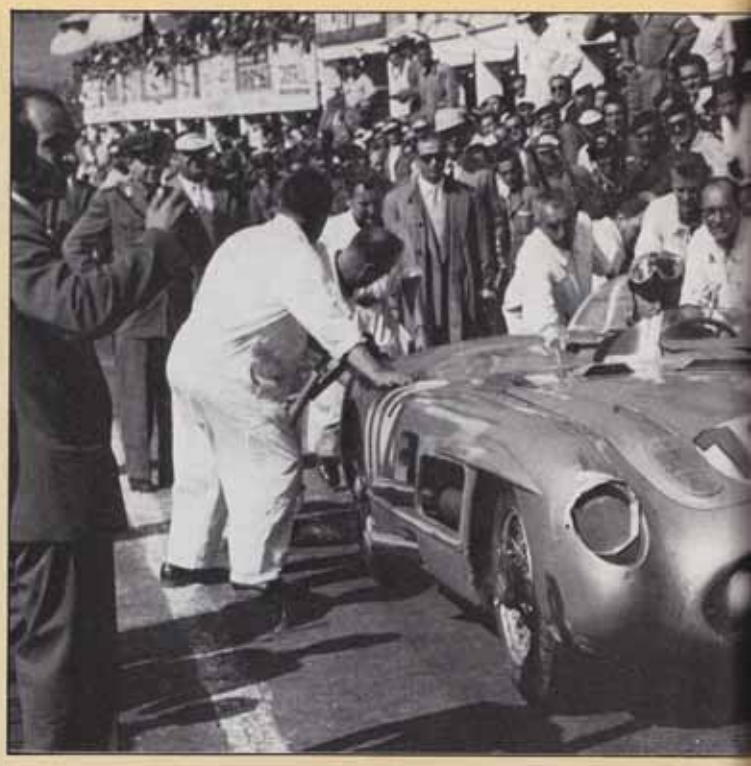
Bracco con la potente Ferrari 4100 partì al comando ma dopo aver battuto il vecchio record sul giro, che Tazio Nuvolari su Alfa Romeo 8 C 2300 della scuderia Ferrari aveva stabilito nel lontano 1932 alla media di 81,596 km/h, portandolo a 82,432 km/h, dovette ritirarsi dopo tre giri, lasciando il comando a Cortese con la Frazer-Nash iscritta dalla scuderia Ambrosiana. Bracco non si dette per vinto e passò al volante della Ferrari 213 Inter di Franco Cornacchia. Ma nonostante la bella rimonta non riuscì a raggiungere Cortese e la sua verde biposto con quei classici parafanghini tipo motocicletta. Alla fine Cortese dovette moderare l'andatura, dato che il suo serbatoio della benzina stava perdendo del carburante e





B. Cahier

Il 1955 fu l'anno d'oro della Mercedes. Oltre al titolo iridato nella formula 1, proprio alla Targa Florio la casa di Stoccarda conquistò anche il mondiale marche grazie soprattutto alla vittoria di Manuel Fangio con la 300 SLR numero 112 (foto grande). Nella pagina accanto il pilota argentino con il creatore della Targa, il cavalier Vincenzo Florio. In questa pagina, in basso: Musso e Gendebien con la loro Ferrari 250 Testa Rossa, vincitori nel 1958; sotto: la Mercedes 300 SL di Armando Zampiero, un pilota privato di vaste disponibilità, alla Targa del '56.



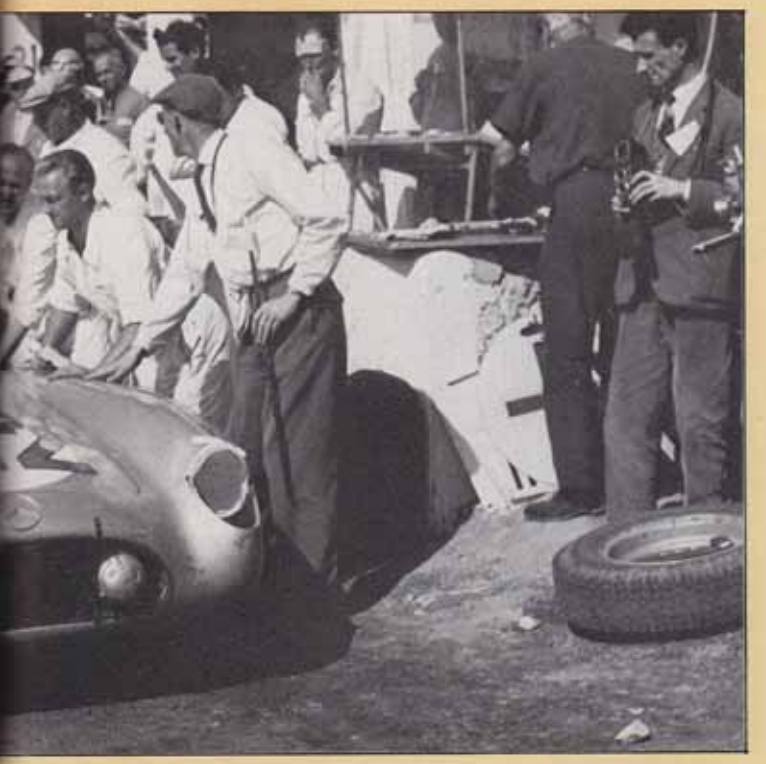
c'era il pericolo di rimanere a secco. Quindi il record sulla distanza, che Nuvolari aveva stabilito quasi vent'anni prima alla media di 79,296 km/h, non venne battuto, Cortese raggiunse i 76,613 km/h. Cornacchia-Bracco arrivarono secondi con un ritardo di circa tre minuti, davanti a Bernabei-Pacini su Maserati A6GCS/2000, Romano su Cisitalia 204-Abarth e Alterio su Cisitalia 202 SMM/1100. Solo 8 dei 25 partiti giunsero al traguardo. Si trattò dell'unica vittoria di una marca inglese alla Targa Florio. Era dal 1929 (Divo su Bugatti) che non vinceva una marca straniera.

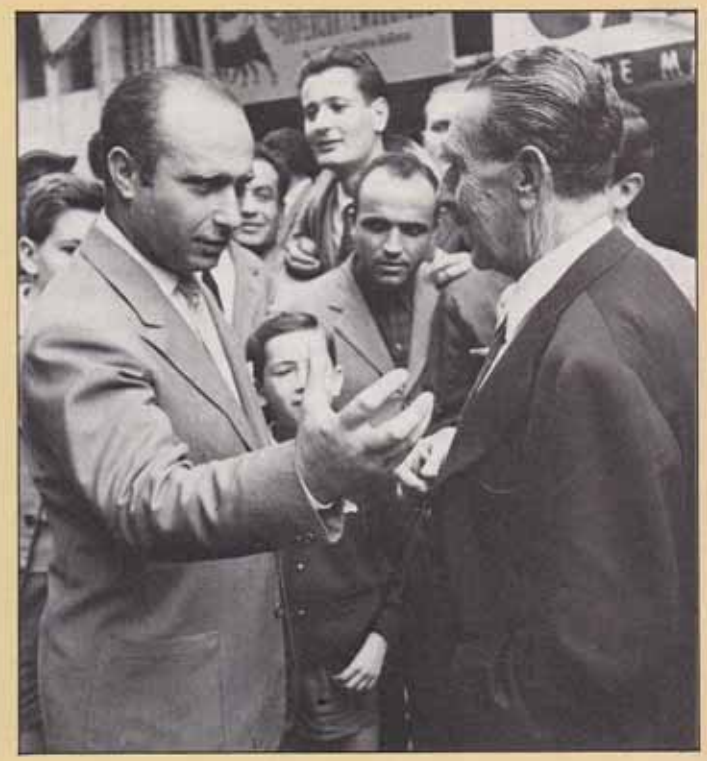
1952 - Bonetto (Lancia Aurelia) vince... a spinta

Una delle edizioni più emozionanti della Targa Florio fu indubbiamente la 36ª, che si svolse il 29 giugno del 1952, sotto un sole caldissimo. Anche questa volta il grande favorito era Giovanni Bracco con la potente Ferrari 340 America. Il biellese aveva già trionfato alla Mille Miglia disputata un mese e mezzo prima. C'erano anche due Ferrari 12 cilindri del tipo 225 S (2.715 cc, 210 Cv) guidate da Vittorio Marzotto e dall'americano Tom Cole, che l'anno dopo rimarrà vittima di un incidente mortale a Le Mans. Alla partenza si presentò pure Pierre Levegh (tre anni dopo la sua Mercedes-Benz 300 SLR provocherà una strage a Le Mans), l'anziano pilota francese eroe della 24 ore di Le Mans dello stesso anno, la gara che si era svolta due settimane prima della Targa Florio, dove, con la sua Talbot T 26 C sei cilindri di 4.482 cc aveva guidato senza sosta per 23 ore, tenendo il comando davanti alle Mercedes-Benz 300 SL (poi vincitrici). Ma poi (per una cambiata sbagliata) il motore della Talbot cedeva. In Sicilia Levegh evidentemente era un po' a corto di preparazione e non conosceva il percorso. L'Osca inviò il forte stradista veronese Giulio Cabianca con una 1350 quattro cilindri. La Lancia si presentò con la sua nuova squadra ufficiale che aveva debuttato il 9 marzo dello stesso anno al Giro di Sicilia con le Aurelia B 20 coupé sei cilindri a V (72×81,5 mm, 1.991 cc) nella versione corsa con carrozzeria abbassata in alluminio. L'ingegner De Virgilio era riuscito ad aumentare notevolmente la potenza del motore di serie, portandola a 106 Cv. La macchina alleggerita raggiungeva una velocità massima di 170 km/h. I tre piloti ufficiali della Lancia erano Felice Bonetto, Gino Valenzano ed Enrico Anselmi.

Con la sua poderosa Ferrari 4.100 Bracco partì subito al comando, concludendo il primo giro a tempo di record, davanti a Cabianca su Osca, Bonetto, Valenzano, Anselmi su Lancia, Cortese su Frazer-Nash e Levegh su Talbot 4500. Evidentemente la grossa macchina francese era poco adatta a questo tipo di percorso. Bracco dovette ritirarsi al secondo giro, lasciando il comando a Cabianca su Osca, davanti alle tre Lancia Aurelia. L'Osca abbassò il record della pista, prima in 51'31" e poi (al terzo giro) in 51'17"2/10 pari a 84,227 km/h di media. Alla fine del terzo passaggio fu Cortese a transitare in seconda posizione, davanti alle sei cilindri tori-

B. Cahier





B. Cahier

nesi. Due giri dopo Bonetto superò di nuovo la Frazer-Nash. Al sesto giro cedette il ponte posteriore della macchina di testa e Cabianca rimase immobilizzato a pochi chilometri da Cerda. Il comando della corsa passò nelle mani di Felice Bonetto, che però, all'ultimo passaggio, si dimenticò di fare il rifornimento di benzina. All'ultimo giro, l'ottavo, la Lancia di testa si mise a singhiozzare, per poi fermarsi a secco di carburante esattamente nel punto dove era già immobile Cabianca con la sua Osca. Riuscirono ad estrarre un litro o meno dal serbatoio dell'Osca. Intanto la Frazer-Nash di Cortese si era fermata per un'avaria al motore. Bonetto ripartì grazie a quel po' di benzina tolta all'Osca. Però a un centinaio di metri dal traguardo, in una leggera salita, la B 20 rimase di nuovo a secco. Bonetto scese e spinse. La folla lo acclamò impazzita. Poi Bonetto si ricordò del regolamento che vuole il pilota sempre al volante della sua macchina. Si rimise al posto di guida e fece l'ultimo tentativo con il motorino d'avviamento. Sotto le acclamazioni della folla Bonetto e la sua Lancia ce la fecero. Nonostante le due fermate impreviste e un cambio di gomma Bonetto riuscì a battere il vecchio record di Nuvolari, portando la media record a 80,025 km/h. Aveva guidato per oltre sette ore. Le altre due Lancia Aurelia (Valenzano e Anselmi) giunsero ai posti d'onore.

1953 - Prima grande vittoria di Maglioli

La stagione 1953 fu una delle più belle per le gare di macchine sport. Tante case si cimentarono con macchine ufficiali in questa specialità che godeva di una vastissima popolarità. In quell'anno la Fia mise pure in palio il primo titolo di campione mondiale marche per costruttori di macchine sport, per questo campionato erano valevoli la 12 ore di Sebring, la Mille Miglia, la 24 ore di Le Mans, il Tourist Trophy e la Carrera Panamericana. Purtroppo la Targa Florio era rimasta esclusa dalla rosa di gare iridate. L'Italia veniva rappresentata così solo dalla Mille Miglia.

Dopo aver partecipato brillantemente alle classiche del 1952 con le Aurelia B 20 a carrozzeria in alluminio, la Lancia, nel 1953, fece debuttare la sua prima macchina sport, disegnata da un gruppo di tecnici a cui faceva capo Vittorio Jano. Si trattava della D 20 coupé con motore a V 6 cilindri di 2.962 cc (86×85 mm), con quattro assi-camme, che erogava 220 Cv a 6.500 giri. Il 26 aprile la D 20 debuttò alla Mille Miglia con un terzo assoluto di Bonetto. Il 10 maggio il giovane Umberto Maglioli, recatosi in Sicilia per preparare la Targa Florio con la D 20, vinse la corsa in salita del Monte Pellegrino presso Palermo, dopo aver partecipato alla gara senza il permesso ufficiale da parte di Gianni Lancia. La domenica dopo si correva la 37ª Targa Florio, sempre sui classici otto giri del percorso. La Lancia si presentò con le D 20 guidate da Bracco, Bonetto, Taruffi e Maglioli, più le Aurelia B 20 (ora con motore da 2.451 cc) semiufficiali di Bornigia, Valenzano e Anselmi. La Maserati portò in Sicilia la sua nuovissima versione della due litri sei cilindri, vale a dire la A6GCS/53 che aveva appena debuttato alla Mille Miglia. Ora, il motore, di 1.994 cc, erogava 195 Cv a 7.500 giri, una macchina quindi ideale per un percorso tortuoso. Le Maserati vennero affidate a Sergio Mantovani, Emilio Giletti, Luigi Musso e al campione del mondo del 1951 Juan Manuel Fangio. Si presentarono al via alcune Ferrari private, fra le quali le tre litri di Eugenio Castellotti e di Giulio Cabianca. Bonetto venne eliminato dalla gara per un incidente stradale occorsogli mentre si recava alla partenza, a causa di una macchina che sopraggiungeva sul circuito nel senso inverso. Fangio rimase pure a piedi per un'avaria al cambio della sua A6GCS. In mattinata la pioggia aveva reso viscida la pista. Al primo giro fu Sighinolfi a transitare in testa, ma poco dopo Giovanni Bracco con la D20 passò al comando, davanti a Maglioli, Bordoni con la Gordini 2300, Castellotti su Ferrari 3000, Mantovani su Maserati, Stagnoli su Ferrari e Bornigia su Lancia Aurelia B 20/2500. Al quarto giro Bracco però uscì di strada lasciando il comando a Maglioli. A metà gara Fangio passò al volante della Maserati di Mantovani che il giovane milanese aveva portato alla quarta posizione. Intanto si faceva avanti Piero Taruffi con la Lancia D 20, dopo un inizio molto prudente. Al penultimo giro il romano riuscì a su-

Nella foto grande: Edgar Barth al volante di una Porsche RSK mentre attraversa un piccolo centro durante la Targa Florio del 1958. Era tale il richiamo della manifestazione che il giorno della corsa praticamente tutta la Sicilia si fermava per assistere alla corsa delle Madonie. Sotto: una Austin Healey Sprite Mk 1 con alla guida Bernard Cahier (autore di molte delle foto pubblicate in questa puntata). Numerose le presenze di macchine d'oltremanica nelle varie edizioni della Targa e molti anche i piloti inglesi che fra gli stranieri si distinsero correndo con macchine non competitive, attratti soprattutto dall'aspetto avventuroso della gara. Nella pagina accanto: la Ferrari Testa Rossa di Von Trips alla Targa Florio del 1960.

perare Maglioli. Colpo di scena a cinquanta chilometri dall'arrivo: al bivio di Caltavuturo, Taruffi, che due anni prima aveva vinto la Carrera Panamericana, uscì di strada, e così fu di nuovo Maglioli a guidare la corsa. Il biellese colse così la sua prima grande vittoria, dopo aver percorso gli otto giri alla media record di 80,631 km/h. La sua D 20 fu l'ultima rimasta in gara. Giletti con la Maserati due litri tagliò il traguardo in seconda posizione, davanti a Fangio con la Maserati che aveva iniziato la gara con Mantovani al volante. Gino Valenzano si piazzò quarto con l'Aurelia, vincendo la categoria gran turismo. Seguivano Bordoni con la Gordini 2300 e Giulio Cabianca con la Ferrari tre litri. Il giro più veloce lo stabilì Piero Taruffi con la D 20 alla nuova media record di 87,067 km/h.

1954 - Finalmente Piero Taruffi su Lancia

Ormai la Targa Florio aveva riacquistato il suo vecchio splendore. La 38ª edizione prometteva un duello tra le sofisticate Lancia ufficiali del tipo D 24 di 3.284 cc (V6, 88×90 mm, 260 Cv a 6.200 giri), affidate a Piero Taruffi, il grande stradista romano, e al giovane e promettente asso lodigiano Eugenio Castellotti, passato alla Lancia l'anno prima, e la Maserati A6GCS/53 del romano Luigi Musso. Intanto a Torino si stava preparando un'altra Lancia da competizione, la D 50 di formula uno, che avrebbe debuttato solo verso la fine della stagione 1954. La casa torinese stava attraversando un periodo di brillanti affermazioni sportive. Fangio con la D 24 aveva vinto la Carrera Panamericana del novembre del 1953. Alla 12 ore di Sebring, nel mese di marzo, una D 24 era giunta seconda, il 4 aprile Taruffi aveva portato alla vittoria la sei cilindri al Giro di Sicilia. Infine, il 2 maggio, era stato Alberto Ascari a imporsi alla Mille Miglia, sempre con la D 24.

Alla Targa Florio, disputata il 30 maggio, con trenta macchine al via, fu Luigi Musso su Maserati ad assumere il comando al primo giro, davanti a Castellotti e Taruffi. Poi, il lodigiano dovette sostituire una ruota, lasciando la seconda posizione a Taruffi. Ma più tardi Castellotti si fece sotto di nuovo, con un giro record sbalorditivo alla media di 93,117 km/h. La Lancia D 24 venne cronometrata sul rettifilo di Bonfornello alla velocità di 253,723 km/h. Evidentemente la Maserati due litri di Luigi Musso non poteva reggere la cadenza imposta dalle Lancia che a loro volta passarono al comando. Ma poco dopo Castellotti dovette ritirarsi per la rottura di una sospensione e così Piero Taruffi diventò il nuovo leader della gara. Comunque, il romano non si accontentò di mantenere semplicemente la posizione di testa: realizzò ancora un giro velocissimo con uno scarto di un solo secondo

B. Cahier

dal giro record che Castellotti aveva stabilito precedentemente. In quell'anno crollarono tutti i primati: ma questo era dovuto anche al fatto che il fondo stradale era stato parzialmente rinnovato, permettendo così medie più elevate. Taruffi compì gli otto giri alla media record di 89,93 km/h, davanti a Luigi Musso su Maserati A6GCS/53, Piodi su Lancia Aurelia B 20/2500 e Luigi Bellucci su Maserati A6GCS. Solo quindici macchine su trenta terminarono la gara.

1955 - La grande dimostrazione della Mercedes

Nell'ottobre del 1954 Vincenzo Florio ebbe una grossa soddisfazione: la Commissione sportiva internazionale accettò la candidatura della Targa Florio 1955 quale prova del Campionato del mondo costruttori. Come data venne fissato il 16 ottobre. In quell'anno la Ferrari vinse la Mille chilometri di

Buenos Aires. La Jaguar s'impose con la sua Tipo D di tre litri e mezzo sia alla 12 ore di Sebring sia alla tragica 24 ore di Le Mans. La Mercedes-Benz invece trionfò con la debuttante 300 SLR alla Mille Miglia e poi anche al Tourist Trophy. La Targa Florio, gara conclusiva di quel campionato del mondo 1955, doveva decidere per il titolo. La situazione, prima del grande appuntamento siciliano, era la seguente: la Ferrari era in testa al campionato con 19 punti, davanti alla Mercedes con 16. Per assicurarsi il titolo i tedeschi non dovevano semplicemente vincere sul circuito delle Madonie, ma piazzare anche una macchina al secondo posto per togliere alla Ferrari la possibilità di vincere il titolo. La vittoria significava 8 punti, il secondo posto 6, il terzo 4 e così via.
Lo squadrone tedesco, diretto dal leggendario Alfred Neubauer, che nel lontano 1924 si era aggiudicato una vittoria di classe alla Targa Florio, arrivò in Sicilia con tre settimane di anticipo. Tra l'altro portarono otto camion, otto macchine da competizione del tipo 300 SLR (78×78 mm = 2.982 cc, 310 Cv a 7.400 giri), ben 45 meccanici. Moss, per esempio, fece 48 giri di prova, mettendosi così bene in testa la pista. Questi i tre equipaggi di Neubauer: Moss-Collins, Fangio-Kling e Fitch-Titterington. La Ferrari aveva una sola macchina di punta, la 857 S di solo quattro cilindri, con una cilindrata di tre litri e mezzo (102×105 mm = 3.431 cc, 280 Cv a 5.800 giri), affidata a Eugenio Castellotti che dopo la chiusura del reparto corse della Lancia nel mese di luglio era passato alla casa di Maranello.
Alla Targa Florio il suo compagno fu Robert Manzon. Si presentarono anche Umberto Maglioli e l'americano Carroll Shelby (Shelby poi, negli anni 60, creò le famose Ford Cobra con motore otto cilindri) con delle Ferrari quattro cilindri tre litri del tipo 750 Monza.
Per motivi di campionato fu necessario aumentare la distanza della corsa, portandola a 13 giri pari a 936 km. Un pilota poteva guidare al massimo per cinque giri consecutivi, mentre venne richiesto un minimo di tre giri per pilota. Come previsto, Moss partì in testa come un fulmine, stabilendo subito dei record. Al terzo giro riuscì a superare il muro dei 100 all'ora! Impresa che prima sembrava impossibile, girando in 43'07", alla media di 100,187 km/h. Castellotti, con la sua grossa quattro cilindri, riuscì a mantenere la seconda posizione davanti a Fangio su Mercedes. Al quarto giro il colpo di scena: Moss uscì di strada danneggiando anteriormente la carrozzeria, perdendo otto preziosi minuti, lasciando il comando a Castellotti su Ferrari. Dopo cinque giri bisognava fare il pieno, con cambio del pilota: e fu proprio ai box che la Ferrari perse del tempo, permettendo alla Mercedes di Fangio, passata a Kling, di andare al comando, davanti a Castellotti-Manzon, Collins-Moss, Titterington-Fitch, Shelby e Maglioli. La nuova Maserati 300 S tre litri sei cilindri (84×90 mm = 2.992 cc, 245 Cv a 6.200 giri) di Villoresi e Luigi Musso si ritirò per un'avaria alla trasmissione. Se Moss fu fantastico, il giovane Collins non gli fu da meno. Guidò da grande campione, e quando passò il volante della 300 SLR di nuovo a Moss, dopo dieci giri, i due inglesi erano di nuovo al comando. Finora Castellotti e Manzon su Ferrari erano riusciti a mantenere la seconda posizione, il che avrebbe impedito alla Mercedes di vincere il titolo mondiale. Fangio aveva l'incarico preciso di arrivare almeno secondo dietro all'altra Mercedes. L'argentino che in quell'anno era al suo terzo titolo mondiale, attaccò Castellotti con il massimo impegno e all'undicesimo giro passò davanti al lodigiano. La Mercedes così non vinse solo la 39ª Targa Florio, ma si aggiudicò pure il titolo di campione del mondo costruttori. Moss-Collins vinsero alla media di 96,29 km/h, davanti a Fangio-Kling su Mercedes, Castellotti-Manzon su Ferrari, Fitch-Titterington su Mercedes e a Giardini-Mancini su Maserati due litri. Fu una Targa Florio memorabile, una di quelle edizioni entrate nella grande storia dell'automobilismo.

1956 - La prima vittoria Porsche

La 40ª Targa Florio purtroppo non venne inclusa nel campionato mondiale marche 1956. A questo primo fattore negativo andava aggiunta anche la concomitanza con la 1000 chilometri di Parigi che si svolgeva a Montlhéry. Nonostante questo la partecipazione fu abbastanza buona. La Ferrari iscrisse due grosse 860 Monza quattro cilindri di tre litri e mezzo, con gli equipaggi Castellotti-Collins e Gendebien-Herrmann. Cabianca partecipò con una Osca 1500, Von Trips

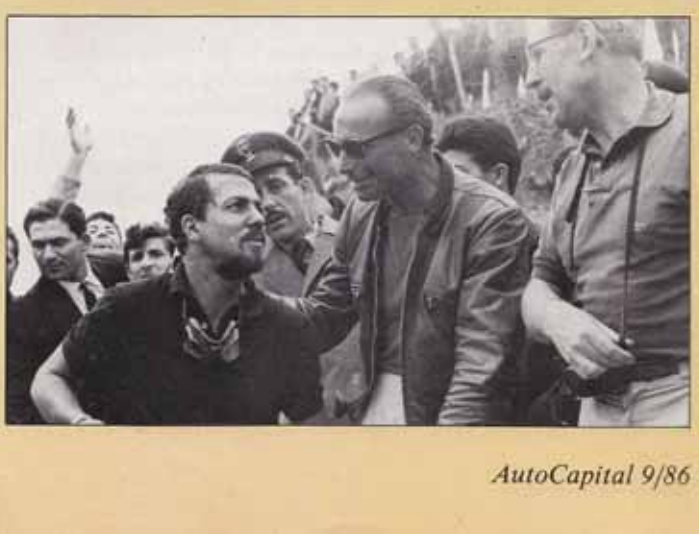
L'edizione del 1960 della Targa Florio fu vinta dalla Porsche RSK di Bonnier-Herrmann (foto grande). Nelle foto sotto: ancora un passaggio della RSK vittoriosa; in basso: Bonnier con Barth e Huscke Von Hanstein, direttore sportivo della Porsche. Nella pagina accanto due immagini della Targa Florio 1961: la Giulietta SZ di Rosinski-Consten (ottava assoluta e prima di categoria) e, da sinistra, una Giulietta SZ, una Giulietta SS e una Stanguellini Sport. Le varie versioni Giulietta sono state tra le macchine più diffuse fra i privati che hanno corso alle numerose edizioni della Targa Florio.

con una Mercedes 300 SL gran turismo, Maglioli con una Porsche del tipo 550 spider con motore quattro assi a camme di 1.498 cc (disegnata da Ernst Fuhrmann) che erogava 135 Cv a 7.200 giri, permettendo alla piccola biposto con motore centrale raffreddato ad aria di raggiungere una velocità massima di 240 km/h. La Maserati venne rappresentata da Piero Taruffi con la 300 S sei cilindri tre litri e da Giorgio Scarlatti con una due litri. La corsa si disputò sulla distanza classica di dieci giri pari a 720 km.

Castellotti partì deciso passando subito al comando, però la quattro cilindri venne eliminata al secondo giro per la rottura dell'albero cardanico. Quindi, dopo un centinaio di chilometri, fu la Porsche 550 A di Maglioli a passare in prima posizione, davanti all'Osca di Giulio Cabianca, che a sua volta era inseguito da Piero Taruffi con la Maserati tre litri. Ma per il romano ben presto incominciarono i guai: un sasso gli danneggiò il serbatoio della benzina, obbligando il pilota all'uso del serbatoio ausiliario, il che significava fare un rifornimento ogni giro. Gendebien, con la Ferrari 3500, perse del tempo per un'uscita di strada. Verso metà gara Gigi Villoresi investì un cane, danneggiando la propria macchina, quindi ritiro anche per il milanese. Dopo cinque giri avvennero i cambi; comunque, l'uomo di testa, Maglioli, aveva previsto di fare tutta la gara da solo. Gendebien, invece, passò la 860 Monza a Hans Herrmann (era la prima volta che l'ex pilota della Mercedes guidava una Ferrari in corsa); improvvisamente Cabianca passò la propria Osca a Gigi Villoresi, ormai ritirato con la propria 750. Ma questo equipaggio, che poi terminerà in seconda posizione, venne escluso dalla classifica dato che i due piloti non erano stati iscritti sulla stessa macchina. Dal secondo giro in poi Maglioli tenne sempre il comando. Vinse la Targa Florio per la seconda volta, dopo essersi già aggiudicato la vittoria nel 1953 con la Lancia D 20. La piccola Porsche 550 A che fu anche la prima Porsche con telaio tubolare, coprì la distanza alla media di 90,97 km/h. Taruffi con la Maserati 300 S, terminò al posto d'onore (dopo la squalifica dell'Osca di Cabianca-Villoresi), davanti a Gendebien-Herrmann con la Ferrari 860 Monza e a Scarlatti con la Maserati 2000. Il giro più veloce l'aveva stabilito Castellotti (con partenza da fermo) in 44'54", alla media di 96,213 km/h, quindi il record di Moss non venne toccato. Per la Porsche si trattò della prima grande vittoria assoluta in una grande gara su strada: finora le quattro cilindri tedesche si erano dovute accontentare di vittorie di classe.

1957 - Gara di regolarità

Il grave incidente di Alfonso De Portago alla Mille Miglia del 1957, che costò la vita a una decina di persone, indusse a modificare il carattere della 41ª Targa Florio, che in quell'anno venne disputata come gara di regolarità. Si trattò di



B. Cahier

un compromesso voluto da Florio, preoccupato, come sempre, d'assicurare la continuità della sua manifestazione che ormai aveva più di mezzo secolo di vita. La gara di regolarità si svolse su cinque giri del percorso, pari a 360 km: la velocità media per tutto il percorso doveva essere di 45 km/h per le macchine di cilindrata inferiore a 750 cc e 50 km/h per quelle oltre 750 cc. Vi partecipò anche Piero Taruffi, con una Lancia Appia, insieme alla moglie, Isabella, al suo fianco come cronometrista. In un primo tempo venne annunciata la vittoria della coppia romana, ma dopo aver rifatto i conti, i cronometristi constatarono che gli scarti minimi sui tempi ideali imposti li aveva fatti registrare Fabio Colonna con la sua Fiat 600. Alla gara, disputata il 24 novembre, parteciparono 136 concorrenti.

1958 - Battaglia tra Ferrari, Porsche e Aston Martin

Il grave incidente della Mille Miglia, avvenuto sul rettilineo di Guidizzolo nel 1957, ebbe conseguenze drastiche per la corsa bresciana che venne cancellata per sempre dal calendario sportivo. Quindi, la Targa Florio poté prendere definitivamente il posto della Mille Miglia quale prova italiana del campionato del mondo marche. Alla 42ª edizione, l'ultima che Vincenzo Florio (75enne) poté vedere, ci fu una bellissima battaglia tra Ferrari, Porsche e Aston Martin. La Ferrari aveva appena lanciato il modello dodici cilindri 250 Testa Rossa di tre litri (73×58,8 mm=2.953 cc, 300 Cv a 7.000 giri, peso 797 kg) che era anche la prima macchina sport a motore aspirato che avesse una potenza specifica di 100 Cv/1. La grande rivale della Testa Rossa fu l'Aston Martin vincitrice a Le Mans l'anno dopo con la DBR1/300 sei cilindri (83×90 mm=2.932 cc, 265 Cv a 6.500 giri, peso 797 kg) che sulla carta aveva un rapporto peso/potenza leggermente meno buono della Ferrari. Infine c'era la nuova Porsche spider 1500 RSK tipo 718 con quelle caratteristiche pinne sopra i parafanghi posteriori, sempre con il potente motore quattro cilindri raffreddato ad aria (1.498 cc, 142 Cv a 7.200 giri, peso 520 kg). Gli equipaggi ufficiali della Ferrari erano Musso-Gendebien, Hawthorn-Von Trips e Collins-Phil Hill. L'unica Aston Martin venne affidata al fuoriclasse Stirling Moss, assecondato da Brooks. Le due Porsche RSK vennero affidate a Behra, Scarlatti e Barth. In precedenza la Ferrari aveva vinto la Mille chilometri di Buenos Aires e anche la 12 ore di Sebring, quindi era anche la grande favorita per il titolo mondiale (che poi vinse). Il percorso fu di 14 giri pari a 1.008 km. Alla fine del primo giro Moss, lo scatenato specialista del difficile percorso siciliano, dovette fermarsi per una trentina di minuti. La causa che doveva escluderlo ormai dalla battaglia per la vittoria fu un problema elettrico. Passarono al comando le due Ferrari di Musso e di Collins, davanti a Cabianca e Colin Davis con le Osca 1500, Behra con la Porsche RSK, Von Trips e Gino Munaron con le Ferrari. Dopo tre giri erano tre le Ferrari al comando, mentre Moss stava inanellando giri record. Il primato assoluto l'aveva stabilito nel 1955 con la Mercedes-Benz 300 SLR in 43'07" alla media di 100,187 km/h. Ora con l'Aston Martin girò prima in 42'19"6/10, e poi in 42'17"5/10, alla media di 102,147 km/h. A Bonfornello la sua Aston Martin venne cronometrata a 251 km/h. Dopo quattro giri l'inglese si riportò in ottava posizione, ma poco dopo dovette ritirarsi con il cambio rotto. La Ferrari Testa Rossa di Collins perse del tempo per un'uscita di strada, l'altra, invece, venne superata dall'agilissima Porsche RSK di Behra e Scarlatti che così si portarono in seconda posizione, dopo aver vinto il duello contro i ferraristi Hawthorn (campione del mondo di quell'anno) e Von Trips. Collins e Phil Hill giunsero quarti, davanti a Cabianca-Bor-

Molto pubblico ha sempre fatto da cornice alla Targa Florio, ma per i piloti c'erano anche molti chilometri da percorrere, in totale solitudine, lungo le asperità del circuito delle Madonie. Nessuno sapeva ciò che stava accadendo davanti e dietro. Ci si sentiva totalmente abbandonati a se stessi. A ogni guasto il pilota doveva metter mano alla cassetta degli attrezzi nel tentativo di ritornare in gara. Era una straordinaria avventura che metteva sullo stesso piano, sotto il profilo dell'avventura, i piloti ufficiali e quelli privati. Nella foto, la Maserati 300S di Pottino-Ravetto alla Targa Florio del 1956.

doni su Osca 1500 e a Von Haustein-Pucci su Porsche. I vincitori Luigi Musso e Olivier Gendebien percorsero i 14 giri, pari a km 1.008, in 10 ore, 37 minuti e 58,1 secondi, alla media di 94,801 km/h.

1959 - Quattro Porsche in testa

Il 6 gennaio 1959 moriva Vincenzo Florio. Spirò in una clinica a Epernay, dove venne trasportato d'urgenza durante un suo soggiorno in Francia. Gli erano accanto la moglie, donna Lucia, e il nipote Vincenzo Paladino, ai quali, fino all'ultimo momento, Vincenzo Florio aveva raccomandato la Targa, «che si continuasse come sempre». E la Targa continuò. Il giorno stesso della morte il comitato organizzatore comunicava: «La gloriosa Targa non subirà interruzioni e continuerà a disputarsi nell'avvenire per onorare il nome e la memoria del suo indimenticabile fondatore.»

La 43ª edizione prometteva un grande duello tra Ferrari e Porsche. La casa di Maranello iscrisse tre Testa Rossa dodici cilindri tre litri con Behra-Brooks, Gendebien-Phil Hill e Gurney-Allison, più una Testa Rossa sei cilindri due litri del tipo 196 S Dino (77×71 mm = 1.983 cc, 195 Cv a 7.800 giri), affidata a Cabianca e Scarlatti. Gurney e Allison ebbero a disposizione un motore tre litri sperimentale che erogava 330 Cv, invece dei soliti 300 Cv. La Porsche allineò due spider RSK 1600, che ora erogavano 148 Cv a 8.000 giri, guidate da Von Trips-Bonnier e Maglioli-Herrmann, più una 1500 RS per Barth-Seidel. Una Porsche Carrera 1600 gran turismo venne affidata ai due baroni Von Haustein e Pucci, mentre altre due Porsche private, guidate dai tre tedeschi Straehle, Linge e Mahle, completarono lo schieramento di Zuffenhausen. Si trattava di una RS 1500, più una Carrera 1600. Il miglior tempo in prova andò alla RSK 1600 di Bonnier, mentre in corsa, dopo il primo dei soliti 14 giri, furono due Ferrari Testa Rossa tre litri a prendere il comando con Gurney e Behra, davanti alla Porsche di Bonnier. Gendebien con la Testa Rossa dovette abbandonare abbastanza presto per un'avaria al ponte posteriore. Al secondo giro era Bonnier a portarsi al comando, davanti a Gurney e Behra. Behra uscì di strada al giro successivo, con qualche lieve danno per la macchina. Al quarto giro Gurney rallentò, mentre davanti a lui s'installarono le tre Porsche di Bonnier, Maglioli e Barth. Al giro successivo la Ferrari sperimentale da 330 Cv dovette ritirarsi per la rottura del ponte posteriore. La casa di Maranello stava trascorrendo una giornata nerissima, poiché anche Brooks-Behra dovettero fermarsi definitivamente, imitati poco dopo da Cabianca-Scarlatti con la 196 due litri, per rottura del cambio. Quindi tutte e quattro le Ferrari ufficiali furono eliminate. Però anche la Porsche ebbe qualche disavventura: Maglioli-Herrmann dovettero fermarsi per un'avaria al cambio. Bonnier-Von Trips intanto continuarono a te-

B. Cahier

Targa Florio del 1961, dall'alto: molti privati, soprattutto siciliani, affrontavano le difficoltà del circuito delle Madonie con macchine spesso non molto recenti, ma facendo comunque la loro bella figura. È il caso di questa Fiat 8V e, sotto, di una Fiat 8V Zagato. Questa, nelle ultime due foto, mentre viene doppiata dalla rinnovata Ferrari 250 Testa Rossa di Ricardo Rodriguez e con un'altra Ferrari, la 246 SP di Von Trips, alle spalle. Nella pagina accanto, una Giulietta Sprint Veloce sotto lo sguardo di un carabiniere, alla Targa del 1961.

B. Cahier

nere saldamente il comando, ma a 23 km dal traguardo la loro RSK 1600 venne fermata per la rottura della sospensione. Ma per la Porsche fu ugualmente festa, con quattro macchine ai primi quattro posti della 43ª Targa Florio. Vinsero Barth-Seidel con la RSK 1500, davanti a Straehle-Linge-Mahle con la RS 1500 e Pucci-Von Haustein con la Carrera 1600, vincitrice nelle gran turismo. Seguiva l'altra Carrera, quella privata. L'onore italiano lo salvò la Maserati A6GCS 2000, ormai vecchiotta, guidata dal napoletano Mennato Boffa in coppia con Drogo. Anche il giro più veloce andò alla Porsche: lo aveva realizzato Joakim Bonnier in 43'11"2/10, alla media di 100,015 km/h. Nel campionato mondiale marche la Porsche passò al comando con 12 punti, davanti alla Ferrari, ferma a 8 punti.

1960-Ancora la Porsche

La 44ª Targa Florio fu anche la seconda edizione nell'era di Vincenzo Paladino, nipote di Florio. Questa corsa del 1960 offrì al pubblico un'appasionante battaglia tra le Ferrari, le Porsche e una singola Maserati. La marca del tridente si era ritirata dalle corse alla fine del 1957, dopo aver vinto il campionato del mondo piloti con Juan Manuel Fangio. Comunque aveva ripreso a costruire modelli da competizione da mettere a disposizione di qualche scuderia privata. La Ferrari si presentò con tre macchine ufficiali tutte diverse una dall'altra. Allison-Ginther guida la nota dodici cilindri tipo 250 Testa Rossa tre litri con ponte De Dion, Von Trips-Phil Hill erano alla guidavano di una 276 S con motore V6 di 2.710 cc (90×71 mm), con ruote posteriori indipendenti, mentre Mairesse-Scarfiotti avevano a disposizione una 246 S con motore V6 di 2.417 cc (con un albero per bancata), però con ponte rigido. Lo stesso tipo di macchina era guidata anche dai giovanissimi e temerari fratelli messicani Pedro e Ricardo Rodriguez che correvano per conto del North American Racing Team (*Nart*) di Luigi Chinetti (importatore Ferrari del Nordamerica). Debuttava pure la nuova versione di una famosissima Ferrari tre litri dodici cilindri, la berlinetta 250 GT a passo corto, con freni a disco, che più tardi verrà semplicemente chiamata SWB (short wheel base), ma che a quell'epoca non era ancora omologata nella categoria gran turismo (era prescritta la produzione di almeno cento esemplari, la carrozzeria era libera). La Porsche si presentava con due 718 RS 60 spider con motore 1.679 cc (185 Cv, velocità massima 240 km/h) per gli equipaggi Bonnier-Herrmann e Gendebien-Herrmann. Barth e Graham Hill (che alla sua primissima Targa Florio fu impressionato dall'infinità di curve e dai paurosi saliscendi del percorso) partivano con una stessa RS 60, ma con un motore 1.585 cc (150 Cv). Era al suo debutto anche la famosa Porsche Carrera Abarth 1600, 1.587 cc, 115 Cv, 225 km/h) con carrozzeria Abarth. La Maserati si presentava con la sua nuova tipo 61, disegnata dall'ingegner

B. Cahier

Giulio Alfieri e denominata poi Birdcage (gabbia d'uccello) per il suo strano telaio a traliccio, formato da tantissimi tubicini saldati di piccolo diametro. Il motore era un quattro cilindri di 2.890 cc (100×92 mm) che erogava 250 Cv a 6.800 giri. La macchina pesava solo 600 kg e poteva raggiungere una velocità massima di 285 km/h. Joakim Bonnier partì in testa, seguito da Maglioli con la Birdcage e da Gendebien su Porsche. Seguivano Allison con la Ferrari Testa Rossa V12, Mairesse con la 2400, Von Trips con la 2800 e Ricardo Rodriguez con l'altra Ferrari 2400. Il più giovane dei due Rodriguez, Ricardo, aveva appena 18 anni e tre mesi e correva già dall'età di 15 anni. Alla Targa la sua Ferrari toccò più volte e infine si capovolse. La Porsche-Abarth fu in testa alle gran turismo. I rifornimenti vennero effettuati dopo quattro-cinque giri. Bonnier passò la Porsche di testa al compagno Herrmann dopo quattro giri, al quinto, però, fu Maglioli con la Maserati Tipo 61 a transitare in prima posizione. Poi fu il sorprendente preside volante palermitano, Nino Vaccarella, a passare al volante della Maserati. Vaccarella, che diventò il grande idolo dei siciliani, riuscì ad andare ancora più forte di Maglioli, rimanendo al comando fino all'ottavo giro, poi un sasso ruppe il serbatoio della benzina, obbligando la Birdcage al ritiro. Ginther, con la Ferrari Testa Rossa, era già uscito di strada, senza poter proseguire. Dopo il ritiro di Maglioli-Vaccarella, furono di nuovo Bonnier-Herrmann a passare al comando (dal settimo giro in poi guidava lo svedese). Ormai la Porsche aveva vinto la sua terza Targa Florio. La Ferrari dovette accontentarsi del posto d'onore con la 276 S/2710 cc di Von Trips-Phil Hill, seguiti da Gendebien-Herrmann (il tedesco aveva guidato due macchine) con la Porsche RS 60 e da Scarfiotti-Mairesse con la Ferrari V6 tipo 246 S. Barth e Graham Hill giunsero quinti con la Porsche RS 60 a motore 1600, davanti a Straehle-Linge con la Carrera Abarth, che dominò tra le gran turismo.

1961-La Ferrari in extremis

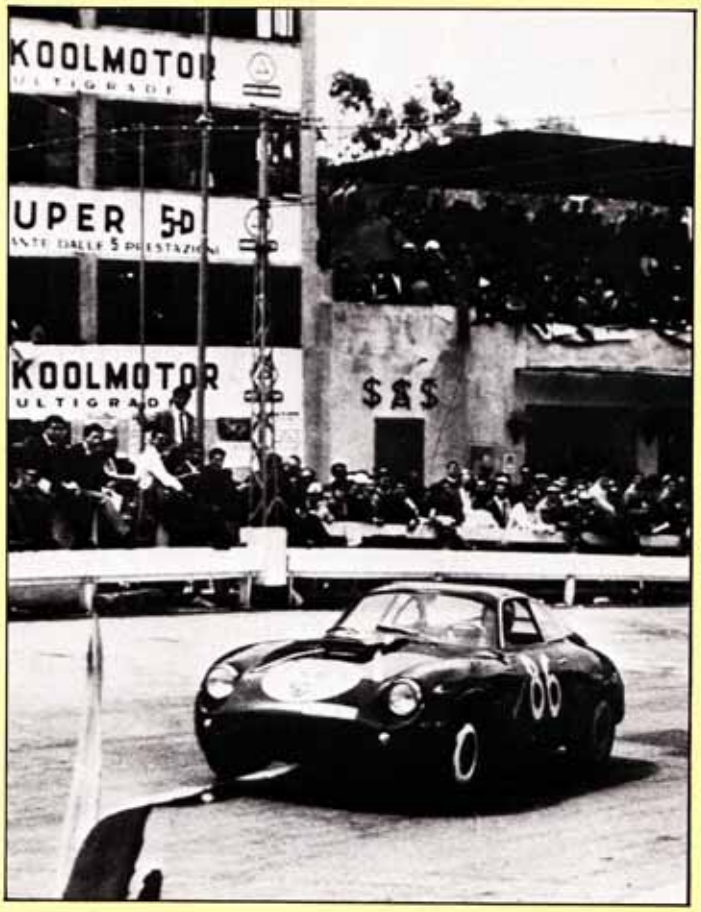
Tra il 1959 e il 1961 avvenne la rivoluzione del motore centrale (o posteriore). Questa tecnica venne definitivamente proposta dagli inglesi, ma la Porsche, per esempio, la stava già adottando da tanti anni. Anche la prima Ferrari sport a motore posteriore (o centrale) apparve nel 1961, debuttando alla 12 ore di Sebring. Per la 45ª Targa Florio la casa di Maranello iscrisse due Tipo 246 SP con motore V6 di quasi due litri e mezzo (85×71 mm = 2.417 cc, 275 Cv a 7.500 giri) a motore centrale, guidate da Gendebien-Von Trips e da Ginther-Phil Hill, mentre furono Mairesse e Ricardo Rodriguez a guidare la rinnovata 250 Testa Rossa a motore anteriore dodici cilindri, quella con il musetto a squalo, vincitrice della 12 ore di Sebring, disputata qualche settimana prima. La Porsche iscrisse tre macchine del Tipo 718 RS 60, che, nel 1961, venne chiamata RS 61: due con un quattro cilindri maggiorato al massimo e portato a due litri (92×74 mm = 1.966 cc, 185 Cv a 7.200 giri) guidate dagli inglesi Stirling Moss e Graham Hill e da Joakim Bonnier-Dan Gurney; la terza RS 61, invece, con un motore 1.679 cc venne affidata a Barth-Herrmann. La scuderia Serenissima del conte Volpi di Misurata portò in Sicilia due nuove Maserati del tipo 63 a motore centrale, quattro cilindri, con telaio a traliccio composto sempre da tanti tubicini. Questa Maserati 63, che fu pure la prima Maserati a motore centrale, aveva appena esordito a Sebring, ma con poca fortuna. Il motore, come già detto, era ancora il quattro cilindri 2.890 cc (250 Cv a 6.800 giri), già usato sulla Birdcage Tipo 61: più tardi, a Le Mans, venne usato anche il dodici cilindri, derivato dal motore di formula uno del 1957. Al volante delle Maserati: Maglioli-

Pagina a fianco: alla Targa Florio 1960 la Maserati si presentò con la nuova Tipo 61, che prenderà il nome di Birdcage (gabbia d'uccello), per via del suo telaio a traliccio formato da tanti tubicini di piccolo diametro. La macchina venne affidata alla coppia Maglioli-Vaccarella. Alla Targa Florio del 1962 e del 1963 (foto qui accanto) parteciparono due Flaminia in versione speciale, macchine ufficiali Lancia. La n. 74, con Frescobaldi-Federico, terminò ottava assoluta e prima della sua categoria alla Targa del 1963. Le Flaminia speciali erano molto più leggere di quelle di serie.

Scarfiotti e Vaccarella-Trintignant. Joakim Bonnier tenne il comando per i primi due giri. Pochi chilometri dopo la partenza le due Ferrari 246 SP di Von Trips e Phil Hill entrarono in collisione tra loro in staccata prima di uscire di strada ma senza conseguenze. Ma poco dopo Phil Hill, innervosito dal fatto che gli accoppiamenti erano stati cambiati poco prima del via, uscì definitivamente di strada. Al secondo giro Moss abbassò il proprio primato sul giro, realizzato nel 1958 con l'Aston Martin in 42'17"5/10, stabilendo il nuovo record in 41'09". Al terzo giro Moss migliorò ancora: 40'58"5/10. Alla fine del quarto giro fu Graham Hill a prendere la Porsche che Moss aveva portato al comando dopo tre giri. Graham Hill fu nettamente più lento del compagno, e così, dopo cinque giri, fu Gendebien (il belga aveva sostituito Von Trips) con la Ferrari 246 SP ad assumere la prima posizione. Dal settimo giro fu Moss di nuovo al volante della Porsche che al nono giro stabilì un nuovo primato riprendendo in 40'41" il comando. Moss iniziò il decimo giro con 65 secondi di vantaggio su Von Trips che all'ultimo giro attaccò in extremis. Attesa febbrile ai box, dove tutti aspettavano l'arrivo vittorioso di Moss. Ma a tre chilometri dall'arrivo la due litri tedesca venne fermata dalla rottura del ponte posteriore e così svanì il sogno della quarta vittoria Porsche alla Targa Florio. Ma non era tutto: Von Trips con la Ferrari abbassò il primato assoluto sul giro con il tempo sensazionale di 40'03", alla media di 107,847 km/h. La Ferrari a motore centrale colse così la sua prima vittoria, alla media generale di 103,433 km/h. Bonnier-Gurney su Porsche RS 61 due litri arrivarono secondi, davanti a Herrmann-Barth con la RS 61 1700. Le due Maserati a motore centrale non avevano potuto infastidire le Ferrari e le Porsche. Comunque, Vaccarella-Trintignant e Maglioli-Scarfiotti conclusero rispettivamente in quarta e quinta posizione, davanti a Straehle e Pucci con la Porsche Carrera 1600.

1962-Mairesse (Ferrari) a 108 di media

Indiscussa la vittoria della Ferrari alla 46ª edizione della Targa Florio, con la 246 SP di 2417 cc, guidata dal belga Willy Mairesse, dal messicano Ricardo Rodriguez e dell'altro belga, Olivier Gendebien. Questo trio tenne il comando dal primo al decimo e ultimo giro. Al terzo Mairesse stabilì un record, poi rimasto imbattuto fino al 1965, con il tempo incredibile di 40'00"4/10, alla media di 107,973 km/h. In quell'anno il campionato del mondo marche venne disputato per la prima volta con le macchine granturismo (minimo di cento esemplari l'anno), suddivise nelle tre classi: fino a 1300, 2000, e oltre 2000 cc. Le tre favorite incontrastate di queste tre classi erano l'Abarth, la Porsche e la Ferrari. Quest'ultima aveva appena fatto esordire la favolosa 250 GTO alla 12 ore di Sebring. In pratica si trattava di una berlinetta con



Targa Florio Part II

1948 saw the rebirth of the Targa Florio after the Second World War and was the first year for a Ferrari victory by Biondetti. He won again the following year at the wheel of a Ferrari barchetta ahead of Rol's Alfa 2500 but 1950 was the turn of the Portello team with a win by the Bornigia brothers.

By 1951 the Madonie course of 72 kms and no less than 900 bends was used once more. This was the year of Britain's one and only outright win at the event with Cortese at the wheel of a Frazer Nash. 1952 was a Lancia benefit with Aurelias taking first three places while 1953 was another Lancia year, this time with Maglioli driving a D20 sports car. Piero Taruffi gave Lancia another victory in 1954 and in 1955 the Mercedes 300 SLRs came in first and second with the Moss-Collins car taking the laurels.

1956 was another German win but thistime for Porsche-their first win in the Targa Florio and it was Maglioli who rewarded the team with this first of many wins. 1958 saw two Ferrari TRs win and 1959 saw four Porsches victorious. 1960 was Porsche's third Targa success underlining the advantage of the new centrally-engined cars. Von Trips had a lucky win in 1961 for Ferrari when Moss's Porsche retired while in 1962 there were no doubts about Ferrari dominance when Mairesse won in record time ahead of Rodriguez and Gendebien all in the Modenese cars. 1963 was perhaps the most exciting Targa Florio when Bonnier's Porsche Rs crossed the line just 11.8 seconds ahead of the Scarfiotti-Bandini-Mairesse Ferrari after 720 kms racing. This was Porsche's fourth success at the Sicilian race.

B. Cahier

meccanica Testa Rossa, con un motore V12 tre litri che erogava 300 Cv. La Ferrari portò in Sicilia tre macchine ufficiali, tutte a motore centrale, e con tre motori diversi: la 246 SP a sei cilindri (85×71 mm = 2.417 cc, 275 Cv a 7.500 giri) per Mairesse-Rodriguez, la 196 SP con motore sei cilindri due litri (77×71 mm = 1.983 cc, 210 Cv a 7.500 giri) per Giancarlo Baghetti e Lorenzo Bandini, e infine la 248 SP otto cilindri di due litri e mezzo (77×66 mm = 2.458 cc, 250 Cv a 7.400 giri) per Gendebien e Phil Hill. Però durante le prove Phil Hill uscì di strada, a causa dell'acceleratore bloccato, danneggiando la macchina. Quindi Gendebien venne aggiunto all'equipaggio Mairesse-Rodriguez, mentre Phil Hill, campione del mondo dell'anno precedente, rimase a piedi. La Porsche si presentò per la prima volta con le otto cilindri due litri, i cui motori erano derivati dall'unità usata in formula uno (1.500). Le spider erano le Tipo 728 RS 61 coupé con motore 771 (76×54,6 mm = 1.981 cc, 210 Cv a 8.400 giri). Le due RS 61 ufficiali vennero iscritte per conto della scuderia Serenissima del conte Giovanni Volpi di Misurata. Un loro particolare interessante: i freni a disco, realizzati dalla Porsche stessa, con dischi imbullonati all'esterno e le pinze che attaccavano il disco dall'interno. Gli equipaggi delle Porsche otto cilindri furono Graham Hill-Gurney e Vaccarella-Bonnier. Due Carrera 1600 vennero affidate al barone siciliano Antonio Pucci, assieme al campione d'Europa della montagna Edgar Barth, e poi a Herrmann e Linge. La scuderia Serenissima iscrisse pure una Maserati Tipo 64 (che era poi una Tipo 63 dell'anno precedente, trasformata in 64) con motore V12 (70,4×64 mm = 2.997 cc, 320 Cv a 8.200 giri), affidata a Colin Davis (figlio del grande giornalista inglese Sammy Davis, che aveva fatto parte dello squadrone Bentley negli anni venti, vincendo la 24 ore di Le Mans nel 1927) e a Carlo Mario Abate. Infine, la nuova Osca due litri con quattro cilindri (88×82 mm = 1.995 cc, 175 Cv a 6.600 giri) con Scarfiotti e Govoni. La corsa fu una marcia trionfale delle Ferrari a motore centrale. Mairesse-Rodriguez-Gendebien tennero il comando dal principio alla fine. Le Porsche ebbero problemi con i loro freni a pinze interne. Gurney (secondo dopo il primo giro) uscì di strada al secondo giro a causa dei freni. Vaccarella-Bonnier, che poi salvarono l'onore della casa di Stoccarda con un terzo posto assoluto, dovettero guidare usando il cambio per frenare. L'Osca di Scarfiotti-Govoni transitò in seconda posizione dopo quattro giri, ma poco dopo il motore cedette. Sulla Maserati tre litri fu lo sterzo a rompersi. Mairesse-Rodriguez-Gendebien vinsero alla media di 102,1 km/h, davanti ai compagni di scuderia Baghetti-Bandini con la due litri. Bonnier-Vaccarella, con la Porsche otto cilindri, giunsero terzi, precedendo la nuovissima Ferrari 250 GTO di Scarlatti e Ferraro. Dietro a loro una Ferrari GT berlinetta (SWB) con i francesi De Lageneste-Rolland.

1963-Dodici secondi decisivi

La 47ª Targa Florio fu l'edizione con il finale più emozionante. La Porsche otto cilindri due litri RS 61 Tipo 771 di Joakim Bonnier e di Carlo Mario Abate vinse con un vantaggio minimo di soli 11,8 secondi sulla Ferrari due litri del Tipo 196 S di Scarfiotti-Bandini-Mairesse. E tutto questo dopo una lotta durata 720 km. La casa di Maranello iscrisse tre macchine, ma poco prima della corsa le autorità impedivano a Nino Vaccarella di partecipare alla gara: il preside volante, infatti, poco prima aveva dovuto consegnare la propria patente perché coinvolto in un incidente stradale nei pressi di Pescara. Alla Ferrari decisero di far correre le tre macchine con soli cinque piloti. Si trattava di due prototipi V12 del tipo 250 P con motore da tre litri (73×58,8 mm = 2.953 cc, 310 Cv a 7.500 giri) e di una sport Tipo 196 S (il modello che partecipava al campionato europeo della montagna) con motore V6 di due litri che erogava 200 Cv. Parkes-Surtees e Scarfiotti-Mairesse pilotarono le 12 cilindri, mentre furono Scarfiotti e Bandini a cimentarsi sulla sei cilindri. La Porsche formò le coppie Bonnier-Abate per l'otto cilindri con carrozzeria chiusa e Maglioli-Baghetti per la spider. La due litri tedesca erogava 210 Cv a 8.400 giri. Barth-Linge e Pucci-Straehle partirono con le Porsche Carrera che ora disponevano di un motore da due litri, sempre con quattro assi a camme. Tra le granturismo andava segnalata anche la Ferrari GTO di Gianni Bulgari con Grana come secondo pilota.

La corsa fu emozionante. Scarfiotti con la Ferrari tre litri balzò al comando dopo un giro, davanti a Parkes, Bonnier e Bandini, seguivano Maglioli, Barth e Bulgari. Al secondo giro fu la 250 P di Mike Parkes a portarsi in prima posizione, davanti a Bonnier, Bandini e Scarfiotti. Al quarto giro Scarfiotti passò il volante a Mairesse, il quale però si ritirò ben presto per un guasto alla pompa della benzina. Parkes-Surtees rimasero in testa, ma al quinto giro la Ferrari 250 P usciva di strada senza poter proseguire. Rimase ancora una sola Ferrari ufficiale, la due litri. Al quinto passaggio fu la Porsche di Joakim Bonnier a guidare la corsa, Scarfiotti su Ferrari seguiva con un distacco di venti secondi. Le posizioni rimasero immutate anche al settimo passaggio. Dopo otto giri Scarfiotti si fermò per il cambio. In questo momento il direttore sportivo della Ferrari, Eugenio Dragoni, decise di far continuare Mairesse (e non Bandini), dato che il belga era già fermo da parecchio tempo. Mairesse si tuffò nella battaglia finale con soli 12 secondi di ritardo sulla Porsche di Bonnier-Abate. Al nono passaggio il belga si portò al comando, con cinquanta secondi di vantaggio sullo svedese della Porsche. All'ultimo giro si scatenò un temporale. La macchina di Mairesse era aperta, la Porsche di Bonnier invece chiusa. Febbrile attesa all'arrivo. La Porsche aveva iniziato la corsa con sei minuti di anticipo sulla Ferrari. Joakim Bonnier (che si era avvicendato alla guida con Carlo Mario Abate) tagliò il traguardo. Tutti consultarono i cronometri: ce l'avrebbe fatta Mairesse a sopraggiungere prima dello scadere dei sei minuti? Trascorsero quattro, cinque e ...sei minuti. La Ferrari di Mairesse tagliò il traguardo con undici secondi e otto decimi più dei sei minuti. La Ferrari fu sconfitta per così poco. A quindici chilometri dall'arrivo il belga si era girato sul bagnato, toccando un muretto. Durante l'incidente si era aperto il cofano posteriore della 196 S che poi Mairesse aveva trascinato scintillante sulla strada.

Adriano Cimarosti

(Fine seconda parte)