

Cinquantanni di trionfi della più famosa corsa del mondo

Con la prossima edizione la Targa Florio celebra il suo cinquantenario. In effetti, la prossima sarà la trentanovesima volta che si svolgerà la grande manifestazione. È indubbio che la Targa Florio sia la corsa più famosa del mondo, benché tale primato le venga conteso dalla non meno celebre «500 Miglia» di Indianapolis. Con la differenza, però, che la gloriosa competizione siciliana fu la prima nel settore delle gare su strada in circuito chiuso.

La «classicissima» del volante fu tenuta a battesimo nel lontanissimo 1906. Sul Grande Circuito delle Madonie trionfò la «Itala», con il bravissimo Cagno, ad una media strabiliante per quei tempi (46.805 Km/h.) su un percorso di tre giri pari a 446.469 Km. L'anno dopo il grande Nazza compì uno dei soliti capolavori tattici, pervenendo ad uno squallido primato a bordo di una «Piata», superando di ben 7 Km. il precedente record. L'anno appresso Trucco realizzava una straordinaria impresa alla guida di una «Isotta Fraschini», stabilendo il portentoso primato di 57.064 Km/h. Tale performance restò inalterata per ben 13 anni!

Le otto edizioni succedutesi a quella vinta da Trucco, furono appannaggio di Ciappa, Carliolati, Ceirano, Snipe, Nazza, ancora una volta, Ceirano, che ripeteva l'precedente successo, Bollot e Merigalli. I mezzi condotti alla vittoria furono la «SPA», la «Franco», la «ECAT», per ben tre volte, la «Nazzaro» con due trionfi, e la «Peugeot».

Durante questo periodo, in-

tanto, la corsa di Florio aveva creato le nuove concezioni per l'allestimento di veicoli rivoluzionari e sempre più aderenti alle difficoltà stradali. Il rapporto peso/potenza, in funzione degli altri coefficienti connessi, cominciò ad essere più equilibrato e sulla formula del tracciato madonita si imposero i progetti meccanici più idonei ai circuiti «mistici». Così iniziava il suo ciclo di attività la «Mercedes», che parecchi anni dopo diventava «Mercedes-Benz», affermandosi strepitosamente. Si faceva avanti la forte ed indimenticata «Diatto», mentre l'«Alfa Romeo» cominciava a dire la sua autorevole parola, e sorgeva la «Bugatti».

Pertanto, nella 12ª edizione si registrava un nuovo primato che frantumava quello di Trucco. Dopo entusiasmante duello sostenuto con Campari, ed alla distanza con il tedesco Sailer, l'indimenticabile Masetti si imponeva vittoriosamente, alla media di 58.235 Km/h., al volante di una «Piata». L'anno seguente, il 1922, si apriva il periodo d'oro della «Mercedes», ed anche quello della «Alfa Romeo» e «Bugatti». Ancora Masetti, questa volta alla guida di una «Mercedes» (la Casa germanica aveva notato le grandi possibilità del toscano, in fatto di virtù stradistiche) portava la media a 63.090 Km/h. Con il trionfo di Masetti ebbe inizio lo scontro Mercedes-Alfa Bugatti, che vide il predominio della Casa italiana per numero di allori conseguiti.

La palpitante lotta fra le tre Case ebbe termine quando la sede della Targa si spostò

sul Circuito della Favorita, classico anello da pista, dove le «Maserati», che già si mettevano imperiosamente in evidenza, fecero razzia di indiscusse affermazioni. Ma, colà eravamo nel campo specifico del «Grand Prix», dominati allora dalla famosa ed ottima «formula peso», che già cominciava a subire profonde modifiche, culminate nella attuale «F. 1». Fu un altro scontro memorabile, quello ingaggiato fra «Maserati» ed «Alfa», sul levigato asfalto del Parco della Favorita.

I susseguenti conquistatori della «Targa», dopo il funambolico Masetti — che poi doveva tragicamente perire, mentre stava per acquisire definitivamente lo ambito trofeo — furono Sivocci, Werner, Costantini, Materassi, Divo, Varzi, Nuvolari, Brivio ed il palermitano Magistri. Alla Favorita con vetture da «G. P.» si affermarono Severi, Rocco e l'allora giovane astro nascente Luigi Villorosi, che la conquistò per due volte consecutive.

I primati sensazionali, dopo quello di Trucco, restano nella storia della Targa Florio i due conseguiti da Tonino Brivio, eccezionale «granfondista», con 79.149 Km/h. e da Nuvolari con 79.355 Km/h. Due records vicinissimi l'uno all'altro (206 metri di differenza) che rimasero imbattuti fino al recentissimo 1952. Ciò attesta quali campioni dovevano essere il fenomenale e leggendario Nuvolari e lo scatenato Brivio con quelle macchine e su quelle strade!

Nel dopoguerra la «Targa» riprendeva la sua attività, ma

sul percorso del Giro di Sicilia, ed il compianto Biondetti, per due anni consecutivi, ed i fratelli Bornigia, iscrivevano il loro nome sull'Albo d'Oro.

Ma era naturale che la anziana corsa delle Madonie ritornasse sulla sua vecchia sede, il suo ideale e durissimo tracciato, per rinverdire le glorie passate. Così il 1951 segnò la effettiva rinascita dell'«aspirina» contesa siciliana. In tale occasione Franco Cortese con una «2 litri» Franzer Nash tagliò per primo il traguardo.

Soltanto nel 52 l'indimenticabile Bonetto con una «B. 20 Aurelia» la spuntò, ma di strettissima misura, poiché di un solo chilometro è il distacco fra la sua media e quella del portentoso «mantovano volante». L'anno appresso ancora la Lancia trionfava sulle Madonie per merito della giovane speranza Maglioli che alla guida di una «berlinetta» da «3 litri» superava la media di Bonetto di soli 610 metri. Doveva essere il grande e virtuoso specialista della strada, Piero Taruffi, a frantumare

clamorosamente ogni primato, scendendo sotto le sette ore, di gara, limite imbattuto.

Ma occorre pur considerare che ciò fu agevolato dalle migliorate condizioni del fondo stradale interamente riveduto. Taruffi guidava la riuscita versione della Casa torinese, la «3300» barchetta, che gli permetteva di avvicinarsi ai 90 Km/h. cioè superiori di 10 Km. alle medie ottenute da Bonetto e Maglioli. E ciò si verificava a distanza di un anno.

Quest'anno, valida per il Campionato Mondiale Sport, la «Targa» ha subito un profondo mutamento nel suo classico schema tecnico. Il suo percorso è stato portato a 936 Km. per 13 giri. Ciò fornirà un volto diverso, rispetto al passato anche più recente, alla corsa madonita, che sarà davvero tremenda per uomini e motori. La tenuta oraria sarà notevolissima, e ciò potrebbe incidere sulla media finale. Più ardua di così non poteva essere la Targa Florio, nel celebrare il suo mezzo secolo di vita.

P. F.

CARA VECCHIA TARGA

Ritorno della Mercedes

La lunga, laboriosa preparazione è terminata. Si sono chiuse le discussioni e sono finite le indagini. Ormai chi ha visto ha visto, chi ha capito ha capito. Siamo ai fatti. Domani alle ore 9 dalle Tribune di Cerda avrà inizio la 39ª Targa Florio.

Carà, vecchia «Targa»! Veramente, appare sempre miracolosamente giovane, e vecchia non lo si può dire davvero. Ma son tanti gli episodi, tante le gesta, tanti i capitoli della sua storia luminosa, che ogni anno ci ritorna con qualche filo d'argento alle tempie. Intendiamoci, non è la Targa che invecchia, ma siamo noi che diventiamo sempre più teneri verso il passato, verso le cose che ci furono care e che ora vivono soltanto nel nostro ricordo. E la Targa Florio appartiene anche al nostro passato, pure se rappresenta una grande realtà del nostro presente di appassionati irriducibili di corse e di automobilismo.

La «Targa» ci fa riecheggiare, nel ricordo, uomini e fatti che un tempo, trenta, quarant'anni fa suscitavano clamorosi entusiasmi, alimentarono passioni, spalancarono le porte allo sport meccanico, indirizzarono la giovane in-

dustria di allora verso le corse per risolvere i tanti quesiti tecnici nei collaudi delle gare.

Ed è tutto un mondo che si anima e rivive; tutta la storia dell'automobilismo che ritorna leggendo, con un velo nostalgico, le pagine della «Targa». Sono cinquant'anni che il prodigio si ripete. Un miracolo che, dalla leggenda di un'epoca lontana, si proietta nella realtà d'oggi.

Il ritorno della Mercedes al circuito delle Madonie è appunto una realtà che si ricollega a due memorabili e combattute edizioni della Targa Florio dove le macchine germaniche furono le vittoriose protagoniste. La corsa di Vincenzo Florio, che già si era imposta come la più classica e la più clamorosa prova europea su strada, nel 1922 si concluse con la vittoria del Conte Giulio Masetti su Mercedes. La Casa di Stoccarda che per quella tredicesima edizione aveva mandato in Sicilia una fortissima squadra composta dai qualificati campioni di allora Sailer, Lautenschlager e Salzer, doveva vincere la gara non con i propri uomini ma per merito di un pilota italiano il quale aveva fatto dipingere la macchina mezza bianca e mezza rossa per indicare l'accoppiamento italo-tedesco tra uomo e macchina.

Il 27 Aprile 1924 invece, la quindicesima Targa segnò la vittoria ancora per la Mercedes pilotata però dal fuori classe tedesco Werner. La doppia vittoria straniera cagionò più di una delusione e più di una amarezza, producendo nei tecnici e negli appassionati un senso di sorpresa. Ma, per la verità, ricordiamo che l'edizione della Targa edizione 1924 non poteva sorprendere, tanta essa venne meticolosamente preparata preordinata, calcolata in precedenza e sviluppata e concretata quindi a seconda di un calcolo ben ponderato.

Così, rammentiamo, è balzata fuori la energica vittoria della Casa di Stoccarda e la splendida gloriosa difesa dell'Alfa Romeo, le due Case che più delle altre avevano compiuto un'unga, diligente, metodica preparazione per la corsa.

Sono strani certi ricordi storici. Eppure, a distanza di 31 anni, la Targa ripropone, almeno nelle sue manifestazioni esteriori e nella sua essenza tecnica-sportiva, gli stessi temi delle edizioni che abbiamo rievocato. Con la differenza, cioè, che contro la Mercedes, le avversarie d'oggi, come entità di forze in campo, ci sembrano più consistenti e più decise.

La corsa di domani sta appunto tutta nel palpitante interrogativo: Ferrari e Maserati avranno possibilità di minacciare la prevista vittoria tedesca? Chi prevarrà in quella battaglia di giganti? La lotta sarà certamente appassionante e dobbiamo augurarci che possa svolgersi fino in fondo con piena regolarità.

Vincenzo Gargotta



Maria Teresa De Filippis unica concorrente femminile



Il Presidente dell'ACI a Vincenzo Florio

Il Principe Caracciolo, Presidente dell'Automobile Club d'Italia, ha inviato a Vincenzo Florio il seguente telegramma:

«Lavori Federazione Internazionale Automobile mi impediscono presenziare trentanovesima edizione Targa Florio stop ti esprimo mio profondo rammarico et invio saluto automobilismo italiano alla più antica et gloriosa corsa del mondo stop possa questa grande gara illustrazione dello sport siciliano et nazionale continuare ad ispirarci col suo esempio a confortarci col suo successo ad ammonirci con la sua lezione di perseveranza e di ardimento stop ti abbraccio Filippo Caracciolo».