SiciliaMotori

SPECIALE 100 ANNI

TARGA FLORIO

L'INTERVISTA IMPOSSIBILE:
Dice Don Vincenzo...
di Dario Pennica

ESCLUSIVO: parla Leo Kinnunen
72 km in 33 minuti
di Heikki Kulta

IL RITRATTO: Antonio Pucci
Cartoline da una vita felice
di Roberto Alajmo

RICORDI: "W Nino"
Le tre vittorie di Vaccarella
di Roberto Gueli

TECNICA: Ferrari e Porsche
Un tris d'eccezione
di Gabriele Mutti

L'ALBUM DEI RICORDI:
Le foto degli anni ruggenti
di Giancarlo Piccinini

DALLA VELOCITÀ AL RALLY:
Il percorso è obbligato
di Piero Libro

POESIA:
Cerda 'na vota
di Renzino Barbera

La leggenda può attendere

Quando potei assistere alla "mia" prima Targa Florio, nel 1970, avevo appena 13 anni e nessun interesse per le corse automobilistiche. Eppure sono indelebili -come per tanti coetanei di ieri e di oggi- i ricordi e l'emozioni di quella "avventura". La partenza il pomeriggio precedente, l'interminabile serpentone di automobili, le magiche luci di Floriopoli dove a notte fonda lavoravano i meccanici, finalmente l'arrivo in un punto (che anni dopo avrei riconosciuto nel bivio Scillato poi divenutomi familiare) da dove seguire poche ore dopo la corsa. Venne il giorno, e avvolti nei plaid si attendeva prima il sole per scaldarsi e quindi i primi passaggi. Era giorno è già caldo quando all'orizzonte un puntino rosso si lanciava verso la discesa (da Caltavuturo) provocando l'eccitazione generale: "Nino è!", "è Nino!" urlavano tutti. " 'A Ferrari; c'è 'a Ferrari! ". I più esperti restavano compassati guardavano l'orologio e iniziavano a scandire i secondi per determinare l'eventuale vantaggio sul puntino azzurro che sarebbe sbucato da lì a poco …Era la "bicicletta" Porsche. Quindi un tuono, più che un rombo, ed una "cosa" rossa mi sfrecciò davanti. Ricordo ancora la sensazione di vuoto allo stomaco che mi provocò la sua velocità. Non credevo sarebbe riuscita a svoltare. ed ebbi invece l'impressione che si sarebbe schiantata nel muro di fronte. La scena si ripeté ad ogni passaggio e capii che era quella la normalità.

Ad ogni primavera assistevo alla partenza di vocianti comitive che andavano alla "Targa"; un po' l'invidiavo ma più per la "scampagnata". Il nome di Vaccarella però avevo imparato a conoscerlo sin da bambino, quando lo storpiavo divertito in "Cacarella" (pardon, Professore) e sulle gambe di mio padre "guidavo" la 1100 dando vita ad improbabili e fantasiose radiocronache dove "Cacarella" era comunque sempre primo e vittorioso.

Le gesta del "nostro" Eroe continuai ad ascoltarle alla radio. Una voce roca (quella dell'indimenticabile Mario Vannini) usciva dal "transistor" . In genere era primo pomeriggio e faceva sempre tanto caldo…

Quando, un paio di anni dopo, scoccò il "colpo di fulmine" per le corse – qualcosa di più di una passione se l'intensità è identica oltre 35 anni dopo – rimpiansi di non essermi gustato sino in fondo il privilegio di aver assistito ad almeno una "Targa" da mondiale. Dal '72 non ne persi una edizione, e addirittura potei commentare da imberbe telecronista (di una delle primissime TV private) i "fatti" del '77. L'anno dopo riuscii perfino a scendere dalla pedana di Piazza Politeama per il mio "debutto" da "pilota" insieme a Nando (Di Falco) che purtroppo non c'è più. Poi questo mestiere ed il rapporto sempre più intenso e variegato con la "Targa". Egoista, prepotente, e mai paga di ciò che le si dà; come chi sa, di essere più amata; e dunque più forte.

Questo "speciale", di poche pagine ma a tutto cuore, un po' strano nei contenuti, con qualche "chicca", e con nessuna pretesa di completezza (che spetta ai libri degli storici), è dedicato agli "Over 50" che quel periodo straordinario ed irripetibile lo hanno goduto tutto ed ai quali speriamo di far rivivere qualcuna di quelle emozioni, ed anche ai più giovani fra gli appassionati che ne hanno solo sentito parlare. Ma soprattutto è rivolto ai giovanissimi. Ai quali, fra qualche anno, spetterà il difficile compito di continuare a scrivere il seguito di questa fantastica storia. Che solo quando finisce cede il passo alla leggenda. E, per fortuna, non è ancora tempo…

Buona lettura.

SiciliaMotori
SPECIALE TARGA FLORIO

Supplemento al n. 5 - maggio 2006 di Sicilia Motori
(Reg. Trib. Palermo n. 7/97)

Chiuso in redazione l' 8 maggio

Editore EDIMEDIA s.r.l.

Direzione e Redazione
Via Petrarca, 5 - 90144 Palermo
Tel. 091 348606 - Fax 091 6262529

Direttore responsabile: **Dario Pennica**

Testi di:
Roberto Alajmo, Renzino Barbera, Roberto Gueli, Heikki Kulta, Piero Libro, Gabriele Mutti, Guido Rancati

Fotografie: **Actualfoto (Piccinini)- Archivio Sicilia Motori- Mario Gallà- Dario Gambino-Pubblifoto**

Grafica e impaginazione: **Giordano Capelli -Ilaria Furioso** (redazione)

Stampa: **Agem S.p.A.** - Caltanissetta

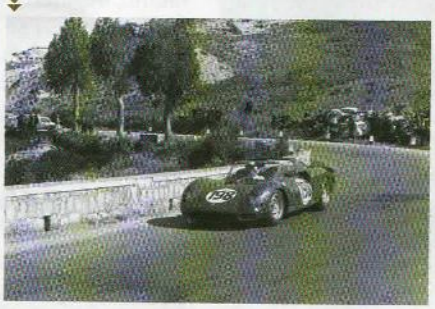
Sommario

MAGGIO 2006
SUPPLEMENTO AL N. 5 DI SICILIA MOTORI

Leo Kinnunen: così stabilì il mio record

Antonio Pucci : l'ultimo Gattopardo

Nino Vaccarella: il Professore ci emoziona ancora



IL FUTURO SECONDO DON VINCENZO
Intervista impossibile all'inventore della Targa 4

ANTONIO PUCCI
Cartoline da una vita felice 6

W NINO
Le tre vittorie di Vaccarella 10

L'UOMO RAZZO
Leo Kinnunen 14

L'ALBUM DEI RICORDI
Dall'archivio Actualfoto le foto "ruggenti" 17

UN TRIS D'ECCEZIONE
Due Ferrari ed una Porsche le più veloci 20

IL SOGNO INFRANTO
...e se quest'anno fosse stato Mondiale? 22

IL PERCORSO E' OBBLIGATO
Dalla corsa di velocità al rally 24

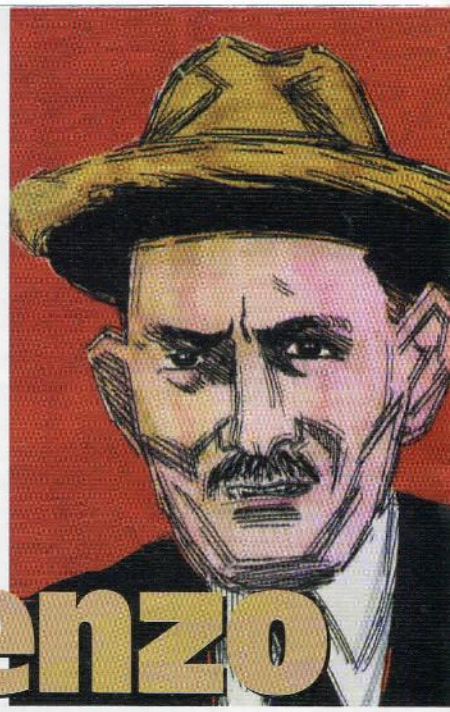
GUIDA ALLE MANIFESTAZIONI
Il vademecum dello spettatore 28

100 ANNI

TARGA FLORIO

di
Dario
Pennica

Il futuro secondo Don Vincenzo



Gli antenati dell'ideatore della Targa Florio: il nonno paterno Vincenzo (Bagnara Calabra 1779-Pa 1868), è ritratto con i figli: Ignazio senior (Pa 1838-Pa 1891) - che sposò Giovanna d'Ondes Trigona (PA 1843-Pa 1917), Angelina e Giuseppina. La nonna paterna era la nobildonna milanese Maria Rachele Giulia Portalupi (Mi 1809-Pa 1871). In alto Vincenzo Florio visto da Francesco Ardizzone

Ai confini della realtà l'immaginaria intervista con il Cavaliere Florio, inventore della corsa più antica del mondo. Fra fantasie e attualità l'opinione (improbabile) dell'indimenticabile Patron

Voscenza 'benerica Don Vincenzo. Permette?
«Che c'è? Cu sì?»

– Sono un giornalista il mio nome non le direbbe niente, desideravo rivolgerle qualche domanda e farle gli auguri… se permette e se ha del tempo…

«Tempo avuogghia. Ma auguri; non capisco…»

– La "Targa Florio". La "sua" Targa Florio, compie cent'anni… sa, siamo nel 2006!

«2006? Di già? Il tempo vola, ah. Certo 100 anni. Vecchia; è fatta vecchia».

– Come vecchia? Antica semmai?

«No proprio vecchia, nel senso che cambio 'u munnu. Ora c'è solo 'sta Formula 1, strade larghe e dritte, i computer. Ma com'è che vi piacciono ancora le corse. Chisti cursi su?»

– Sa: l'evoluzione, la tecnologia. Oggi i Campioni si allevano, quasi quasi li si programma. Eppoi c'è la massima ricerca della sicurezza. Piste moderne, vetture robuste, soluzioni per diminuire i rischi. Del resto proprio la "Targa Florio" aveva l'obbiettivo di contribuire al progresso. Proprio Lei ne ha fatte di cose proiettate in avanti nel tempo…

«Certo, vero. Grazie alla mia corsa le strade di un tempo non erano più solo proprietà dei briganti, le macchine ci volevano proprio, e abbiamo reso famose località che altrimenti manco fuori dalle Madonie avremmo saputo che esistevano. Che tempi, che esperienza».

– Senta: ma sa che la "Targa" è la corsa più antica del mondo, la invidiano tutti: quelli di Indianapolis, del Gran Premio di Francia (seppure per un solo mese non hanno il primato), e la conoscono dappertutto…

«Sì, sì, però…»

– Però?

«Un mi facissi parrari…»

– No, dica, dica. Mi sono permesso di disturbarla proprio per questo

«Dico: picciuotti, ma chi fa cugghiuniamu? Perciò, à Targa arriva a cent'anni e 'un siti capaci a fare 'na cosa giusta. Si c'era io a chiddi ri Roma e Parigi ci faceva fare tri giri. Quali minchiati 'ri regolamenti, ispettori, giudizi. Dove l'hanno nel mondo na' cursa come chista? Mondiale doveva essere. E basta. Ormai, un cuntamo e un passamu. Na vota…»

– Beh, non è che a Lei hanno reso la vita più facile, ai suoi tempi…

«Ma c'è un perché. C'erano altri problemi, preoccupazioni, ma a parola era parola. Minchia!»

– Comunque. La festa è stata organizzata. Corse, esposizioni, mostre, c'è di tutto. Veramente, cosa si doveva fare ancora?

«Una cosa sola: una corsa sul circuito piccolo, con le stesse macchine che hanno corso dal '55 al '73 per il Mondiale. E chi ci vulieva? Ve lo debbo spiegare io? Ancora? Cerda, Caltavuturo, Collesano, Campofelice, si attraversavano –come dite ora? In "trasferimento"- piano, e pure Buonfornello.

La fantastica storia di un grande appassionato ed organizzatore

Vincenzo Florio fù il quarto figlio di Ignazio Senior (Senatore del Regno come il padre Vincenzo) e Giovanna d'Ondes Trigona. Gli venne dato lo stesso nome del primogenito della coppia, morto nel 1879 a soli 12 anni. Prima di lui erano nati pure Ignazio junior (Pa 1869-1957), sotto la cui guida si chiuse l'attività dei Florio, e la sorella Giulia (Pa 1870-Roma 1947). Vincenzo nacque a Palermo il 18 marzo del 1883. Nel 1904, all'età di 23 anni, debuttò come organizzatore con la tre giorni automobilistica "Palermo-Monreale" alla quale parteciparano i migliori piloti del tempo, fra i quali Lancia e Nazzaro. Nel 1905 fù tra i Soci fondatori del Circolo Canottieri "Roggero di Lauria", e organizzò corse podistiche alla Favorita. Sul circuito di Brescia fece disputare la 1° "Coppa Florio". Nel contempo prese forma a Rochefort in Francia l'idea di una corsa automobilistica in Sicilia. Fece una scommessa con l'organizzatore Etienne Giraud (Desgrange e gli altri vennero dopo...), che però dopo temette il potenziale della nuova competizione e ne iniziò il boicotaggio. Ma Vincenzo riuscì nell'intento ed il 6 maggio 1906 si corse la 1° "Targa Florio" con montepremi di 50mila lire (una villa in Via Libertà costava dalle 60 alle 80mila lire), e nonostante uno sciopero dei marittimi impedì a molti concorrenti di arrivare in Sicilia. (dieci al via, tre ritirati). Per lo stesso motivo venne annullata la 1° "Perla del Mediterraneo", gara per canotti-automobili, in programma quattro giorni dopo. Che

Le vie dei Paesi transennate, e tutti 'i rarrieri. Quale Sindaco si sarebbe opposto? Negli altri tratti si currieva. Come fate ora nei rallies, con le "prove speciali". Solo un pilota a bordo (ca' senno l'avutru murieva ru' scantu...). U pubblico? Facevate pagare. Assai. E non si entrava chi machini. Una vuota mi ricordo che a pagamento si fici. Una poco s'ammuinaro, ma l'avutri paavano tutti e un si lamentavano. Dici che a "Targa" è di tutti e ci volete bene...»

– Don Vincenzo, mi permetta: facile a dirsi, ma la gente è impossibile da controllare. Il pericolo elevato; si ricorda nel 1977 quello ch'è successo?

«Ma perchè nei rralli ch'è diverso? Ah i rralli sì e a' Targa no? Ma finitila và. A verita è ca 'un va' firate! Cciu' dissi: un mi facissi parrari...»

– Cavaliere, i tempi sono cambiati. La sicurezza deve venire prima di tutto. Come si fa a controllare 72 chilometri di percorso? Amuni? Eppoi i proprietari di quelle auto non è che sono come i piloti di una volta. Sono collezionisti; insomma un sa' spirugghiano come quelli dei tempi suoi.

«Giovanotto: 'un mi convinci. E comunque perché non avete fatto la prova del Mondiale Rallies allora?»

– Eh, in effetti. Ma lì è un'altra storia...

«E che storia è? Spiegamilla...»

– Difficile è. Veramente. Un discorso lungo...

«Ti dissi ca io tempo n'aiu... parra».

– La Federazione Internazionale porta i rallies in zone adeguate, in tutto il mondo, dove ci sono percorsi duri ma lontani dalle città, dai centri abitati. Questione di autorizzazioni, permessi. Il pubblico sì, ma magari non proprio a decina di migliaia. Eppoi all'Italia tocca una sola prova; almeno finchè ce la danno...

«Si lo so, "Sanremo"»

– No, veramente non è più "Sanremo". Ora si chiama "Rally d'Italia" e si corre in Sardegna...

«Minchia, pure a "Sanremo" futtiero? Un c'è cchiù munnu. U dico io... E vabbè, e picchì in Sardegna sì e in Sicilia no? Io invece già m'immagino stù "Rally d'Italia-Targa Florio"... anzi nò, megghiu "Targa Florio-Rally d'Italia"; 'ncapo ai Madonie. Maria quanta gente! E che spettacolo! Ma quale "Montecarlo"...». Ma chi è che non l'ha voluto?

– Non è ch'è stato uno solo; sono in tanti a decidere...

«Belli minchioni! Non hanno capito nienti. Bedda matri, nelle mani di chi siete. Megghiu io, ca 'n capo...»

– Vabbè Don Vincenzo. Per adesso è andata così, però magari in futuro. Finchè c'è vita (scusi...), c'è speranza...

«Se: continuate a sognare. A occhi aperti. Arruspigghiativi! Tutti».

– Ma cosa dobbiamo fare?

«Svegliativi. Avete una gara c'avi cent'anni. Unica al mondo. Possibile che non siete capaci di organizzarla come dicono loro? E chi ci vuole? Piccioli? A "Regione" n'avi tanti. Pigliatene uno buono a cumannari. I picciotti, ci vogliono picciotti. Ora chi doveva fare a fatto. Finiu? Buono. Ora girate pagina. Come ci dobbiamo arrivare ad altri cent'anni?»

– Ma sa, un risveglio c'è. Ora della "Targa" sanno molto pure i più giovani. Se n'è parlato e scritto tanto. Dappertutto. Vedrà che da ora in poi sarà meno difficile trovare sponsor, collocazione adeguata nel calendario, la rinascita è possibile. Certo proprio il "Mondiale" mi pare impossibile. Però...

«Ah, il Mondiale non è possibile? E allora che continuate a fare?»

– Ma non è che c'è solo il Mondiale. Il valore anche culturale, la tradizione, la storia...

«Se, se, riempitevi la bocca con stì paroloni. La "Targa Florio" è una corsa, ed ha avuto successo perchè è stata una corsa vera. Sennò altro che cent'anni, novanta edizioni. Non gliene sarebbe importato niente a nessuno. Se volete continuare dovete riportarla alla massima validità. Sennò chiudetela qui e non se ne parla più».

– Addirittura?

«Certo. Cosa ne volete fare? Un ritrovo per nostalgici? Sempre a parlare del passato, solo del passato. Avanti, dovete guardare avanti. Insomma picciotti: o siti capaci di farvi dare 'u Mondiale, oppure levateci mano».

– Ho capito: le ho guastato l'umore...

«Quando mai, avi ca faccio nervi. Ci sugnu abituato. E che le cose storte un mi piaciunu. Comunque, una cosa te la devo dire...»

– Dica...

«In ogni caso: me ne prio. Se; me ne prio. Minchia cent'anni! Appena lo sapranno quelli che all'inizio mi resero tutto più difficile... Certo, lo capisco. I tempi cambiarono. Ora è tutto più difficile. C'è chiddu come si chiama... Ecclestone, gli sponsor, a' televisione. I picciotti hanno mille distrazioni. Lo capisco: se la "Targa" fosse ancora prova del "Mondiale", dovremmo combattere con i diritti televisivi, il pubblico non farebbe sacrifici per venire (altro che nottate in macchina...). Che vi debbo dire? Magari avete ragione voi. E' veramente difficile... però ci dovete provare, minchia! Non può essere che vi arrendete. Amunì, per ora ci godiamo la festa (pure a mia mi stà piacendo tutto stù rivugghio; certo io l'avrei organizzato meglio... ma comunque); basta che poi vi date da fare...»

– Grazie, Don Vincenzo. Soprattutto per l'incoraggiamento. E' necessario. Difficile è, veramente...

«U' saccio, u' saccio. Ma manco pì mia fu facile... Comunque ora debbo andare. Ci vediamo...»

– Questo è sicuro Don Vincenzo.
Ma magari – senza offesa – più tardi possibile...
Baciamo le mani.
E grazie assai. Di tutto!

Vincenzo Florio in compagnia di alcuni dei personaggi dell'automobilismo incontrati durante la sua lunga e fortunata carriera di organizzatore. Dall'altro verso il basso con Enzo Ferrari, Juan Manuel Fangio e Tazio Nuvolari

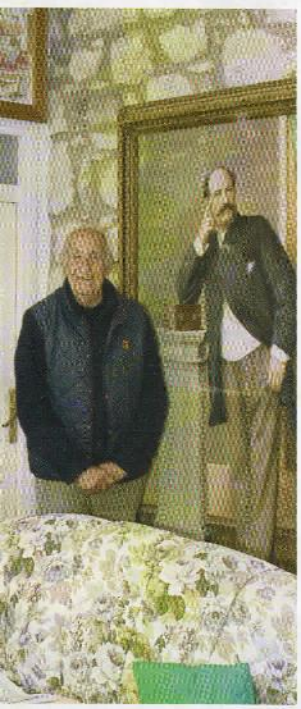
Florio alla guida di una De Dion Breton nel 1907

si effettuerà regolarmente l'anno dopo, quando si ripetè pure la "Coppa Florio" a Brescia (nel 1908 passerà a Bologna), e venne inaugurato l'Autodromo Florio alla Favorita. Seguirono numerose iniziative e manifestazioni anche non sportive oltre all'organizzazione di competizioni in diverse discipline. Nel 1948 alla riprese dell'attività dopo la "Grande Guerra" Vincenzo Florio passò la mano alla Commissione Sportiva Automobilistica Siciliana, Presieduta dal nipote Raimondo Lanza di Trabia. Nel '55 la "Targa" divenne prova del Campionato del Mondo Marche. Ma il 6 gennaio del 1959 Vincenzo Florio a 76 anni- morì ad Epernay in Francia, dove viveva da un anno. Era la città natale della seconda moglie Lucie Henry sposata nel 1930 (dal 1911 era rimasto vedovo di Annina Alliata di Montereale sposata appena due anni prima). La triste notizia fece il giro del mondo.

di
Roberto Alajmo

Giornalista e scrittore. Fra i suoi libri (tutti pubblicati da Mondadori): "Cuore di Madre" (vincitore del Premio Selezione Campiello e finalista al Premio Strega), "E' stato il figlio" (finalista al Premio Viareggio e vincitore dei premi SuperVittorini e SuperComisso), "Nuovo repertorio dei pazzi della Città di Palermo". L'ultimo suo volume è "Palermo è una cipolla" (Laterza)

Antonio Pucci: cartoline da una vita felice



Pucci in posa con la "Targa" del '64 e davanti al quadro del bisnonno materno Giuseppe Bonaffini. Suo grande ispiratore (foto Gambino)

Il barone possiede una testa carenata. Aerodinamica, proprio. Il naso fatto per fendere l'aria e la parte posteriore del cranio un po' allungata. Enzo Ferrari lo chiamava El Negher, per via del colorito scuro. Ha un velo di baffi e gli occhi liquidi, da persona che ha molto vissuto.

Gli piace raccontare.

Il ricordo più antico, verso i quattro anni, è Enrico De Nicola che nel salotto di casa cantava canzoni napoletane. Il piccolo Antonio Pucci lo ascoltava di nascosto, da dietro il divano.

Vincenzo Florio lo chiamava Giuliddo, anche se non c'entrava niente, per assonanza col padre Giulio, che era suo amico. Il primo ricordo che ha di zio Vincenzo è, significativamente, una gara. Ma siccome Antonio-Giuliddo aveva dieci anni: una gara di biciclette. Intorno alla fontana del villino Florio all'Olivella c'era un giro di ghiaia. I bambini correvano su questa ghiaia, e per chi riusciva a non cadere c'era una penna stilografica d'oro offerta da zio Vincenzo.

La legge prevedeva che nessun privato possedesse tante navi quante la Regia Marina, che ne contava 100. Leggenda vuole che i Florio ne avessero 99. Più una, un piccolo modellino che s'erano fatti fare in oro e pietre preziose.

Dice che il declino cominciò quando Vincenzo Florio apostrofò un ministro di casa Savoia:

"Zio" Vincenzo Florio lo chiamava Giuliddo per assonanza col padre Giulio, suo amico. Lo iniziò alle corse e al sapore di vivere. Ma negli ultimi tempi scoprirono di non avere più niente da dirsi. Si erano sempre nutriti di vita. La morte non era un' ipotesi contemplata dal loro codice di amicizia...

"Io aio pe' minchia a lei e a Vittorio Emanuele pure."

A partire da quell'anno ai Florio non venne più rinnovata la licenza per il trasporto merci.

Lui, Vincenzo Florio, morì appartato, nell'appartamento borghese dove s'era ridotto a vivere dopo che il milione di lire che ai tempi belli bruciava in un mese doveva bastargli per l'anno intero. Questo però non lo aveva immalinconito.

Solo negli ultimi tempi era come infastidito. Infastidito persino all'idea di vedere i suoi ragazzi, come li aveva battezzati dopo averli iniziati alle corse e al sapore di vivere. Quando Antonio Pucci andava a trovarlo, scoprivano presto di non avere più niente da dirsi. Si erano sempre nutriti di vita. La morte non era un'ipotesi contemplata dal loro codice di amicizia.

La riforma agraria portò via alla famiglia Pucci buona parte delle terre. Rimase però lo stile di vita e rimasero gli amici, naturalmente.

Fa un piccolo elenco: Ciccio e Willy Ribolla, Raimondo Lanza di Trabia, Piero Taruffi, Beppe Albanese, Stefano La Motta, Luigi Bordonaro, Mario Cammarata. Gli altri probabilmente pure, lui di sicuro: non ha mai lavorato in vita sua. Girava il mondo grazie a quella che definisce Mamma Porsche. Era uno sportivo. Un contadino disse una volta:

Ma quale sportivo? 'U baruni curre assittato!.

Dice: di tutti quelli che eravamo, sono rimasto solo io. E si tocca di conseguenza.

Raimondo Lanza usciva spesso indossando una vestaglia molto elegante, blu a pallini bianchi. Andavano a Monte Mario, dove c'erano le sue fidanzate. A un paio di queste fece la sorpresa di farsi trovare tutto nudo con i genitali poggiati su un vassoio d'argento.

Un'altra volta da Roma se ne portò dietro una tutta elegante, che presentò a un ricevimento all'Hotel delle Palme come contessa di Nonsodove. Solo alla fine della serata rivelò la vera identità della sua ospite: una pulla, di cui ai presenti illustrò persino doti e tariffario. Antonio Pucci dice:

– Non era un uomo normale. Ma era uno che se ne fotteva, di non essere normale.

Ebbe parecchie donne e almeno una fidanzata molto ricca. Dovevano sposarsi, a quanto pare, ma una settimana prima del matrimonio Raimondo Lanza andò in India per una battuta di caccia e ci rimase un bel pezzo, facendosi vivo con la fidanzata mediante telegramma: *"Posseduta Meravigliosa Indiana. Stop"*.

Dice che quando saltò dalla terrazza dell'hotel Eden non lo fece per debiti, come dicono gli invidiosi, ma sotto gli effetti della morfina che prendeva per non sentire il dolore di un cancro.

Il giorno forse più felice di una vita approssimativamente molto felice risale al 1958, quando Antonio Pucci divenne campione italiano della classe gran turismo. 4 gare, quattro primi posti, e il titolo conquistato con largo anticipo.

Ma in questa vita approssimativamente molto felice ci sono pur state parentesi di tristezza. Stefano La Motta morì in un incidente, durante il Giro di Sicilia. Era partito poco prima di lui, e all'uscita di una curva Antonio Pucci si trovò l'Alfa Romeo grigia schiantata sul muro di una casa. Stefano La Motta era una sorta di suo doppio. Antonio Pucci guardava il corpo storpiato dell'amico dentro l'abitacolo e vedeva sé stesso.

Il dolore più grande però fu la morte dell'amatissima moglie, Maria Stella, che gli aveva dato quattro figli ugualmente divisi fra maschi e femmine. Quando lei si ammalò fecero assieme il giro del mondo alla ricerca di una cura. Ma era una corsa contro il vento.

Tende spesso a colorire, e molto, la conversazione. Ma specifica:

– Le parolacce mi ci portano, a dirle. A me gli stronzi e leccaculo non mi sono mai piaciuti.

Inoltre, bisogna tenerlo presente, tende a cambiare spesso versione, per le sue avventure. Se ne dimentica, e se uno gli fa notare qualche incongruenza, si inalbera:

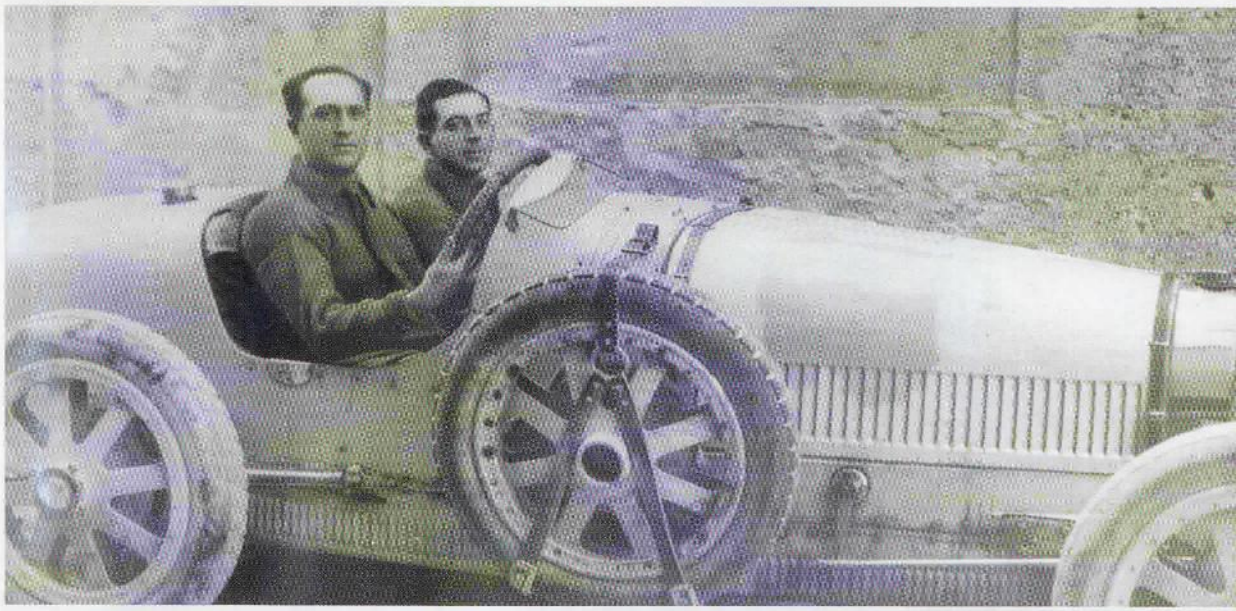
– Chi l'ha detto è uno stronzo e leccaculo!

Dev'essere un istinto ereditario, questo malocarattere. Sua madre, piuttosto che sopportare moine e convenzioni, preferiva apparire sguaiata. Una volta, a una festa molto elegan-

segue a pagina 8

1964: vince la Targa "Mondiale"

Antonio Pucci di Benisichi è nato a Palermo il 29 agosto del 1923. E' stato fra gli ispiratori dell'attività agonistica in Sicilia, continuando nel dopoguerra insieme ad altri amici l'opera iniziata da Florio. Nel 1947 con una Fiat 1100 debuttò alla "Catania-Etna" (prima corsa siciliana dopo il grande conflitto mondiale), giungendo 3° assoluto. Nel 1951 la vittoria assoluta: alla "Coppa Nissena" dove già il padre aveva trionfato nel 1922. Fra i numerosi successi in carriera, spicca quello -in coppia con Colin Davis su Porsche- ottenuto nel '64 alla "48° Targa Florio" (foto in basso). Dopo i primati pionieristici degli altri palermitani Ciuppa (1909) e Magistri ('36), fù il primo siciliano dei "tempi moderni" ad aggiudicarsi la "Targa" già prova del Mondiale Marche. Nel '55 divenne pilota ufficiale Ferrari, poi passò alla Maserati. Dal '58 e sino alla fine della carriera è stato legato alla Porsche svolgendo anche il ruolo di collaudatore.



Giulio Pucci (sopra), fu tra i Pionieri dell'automobilismo siciliano. Padre e figlio hanno scritto il loro nome nell'albo d'oro della "Coppa Nissena" una delle più antiche cronoscalate d'Italia. In basso Antonio Pucci al volante di una monoposto

segue da pagina 7

te, le signore parlavano di cucina. Si divertivano a disegnare il menu ideale. Era una conversazione molto forbita. A un certo punto le chiesero:

– E, cara, dopo la pasta con sarde tu che faresti?

Lei rispose:

– Una bella fottuta.

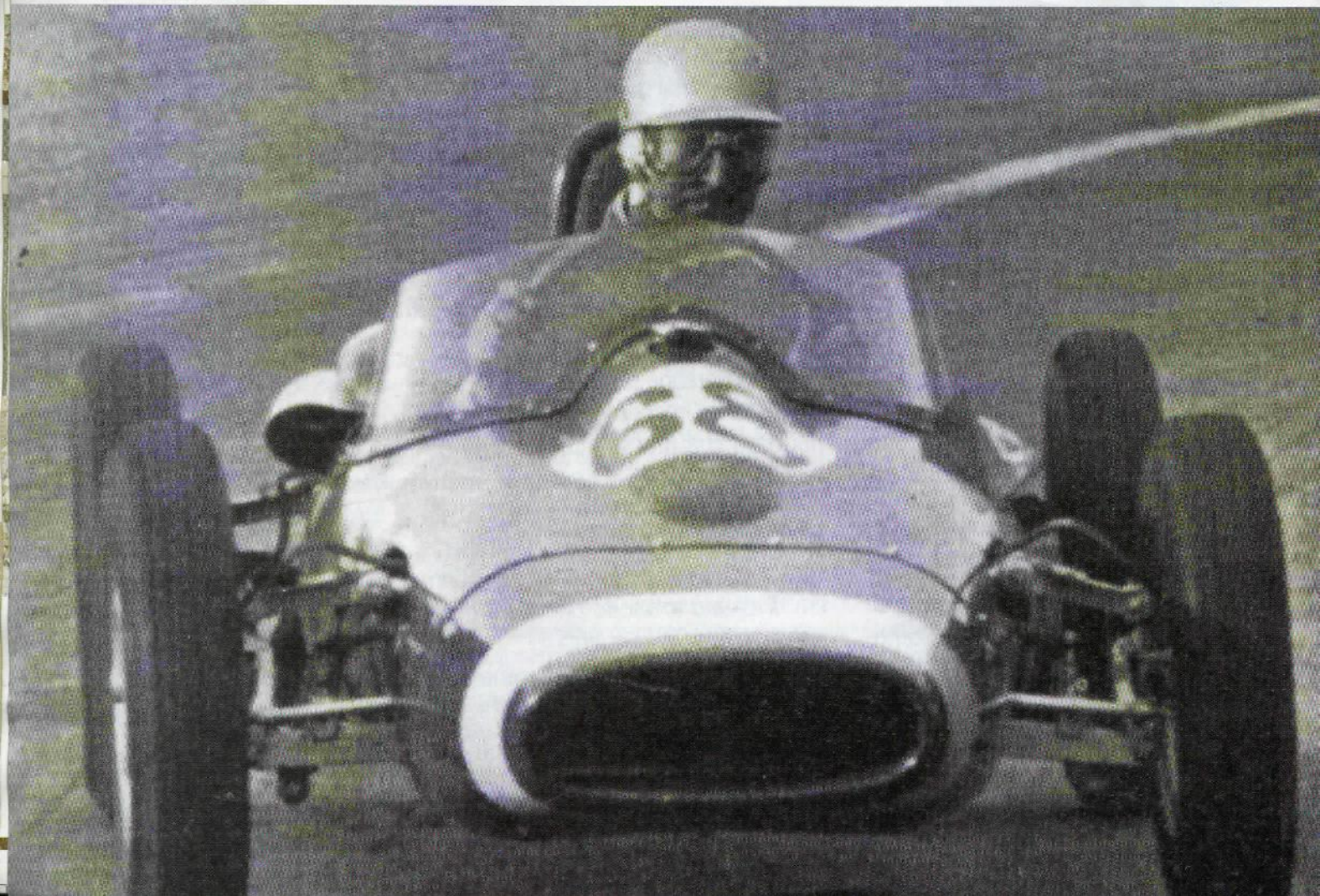
Stronzi e leccaculo sono per lui innanzi tutto i politici. E in particolare i politici che non gli hanno consentito di realizzare il sogno di un autodromo sulle Madonie, intitolato a Vincenzo Florio. Aveva messo a disposizione le sue terre e il progetto. Il tracciato di 3 chilometri e mezzo era stato persino abbozzato fra le zolle. Dice:

– Ma siccome io non ho pagato mai il pizzo a nessuno, non l'hanno voluto fare.

Adesso in mezzo al tracciato c'è un uliveto.

Circolano alcune leggende sulla sua goliardica vocazione a realizzare prototipi casalinghi. Raccontano di uno scooter segato e munito di una prolunga in legno per trasportare fino a quattro persone. Lui nega. L'unico prototipo riconosciuto è una jeep americana modificata a gas. Andava grazie a una bombola da cucina, per l'esattezza.

Una volta sparò a uno di Castellana, e se ne vanta. Questo tipo si era impadronito di certi attrezzi di un amico del barone, e lui intervenne per chiederne la restituzione. Si vede che il ragazzo gli mancò di rispetto e allora Antonio Pucci andò in piazza armato di pistola e intercettò la fuga del



ragazzo sparando per terra. Fu lui stesso ad accompagnarlo dai carabinieri per sporgere denuncia. Dopodiché tornò a casa ad aspettare il maresciallo che veniva ad arrestarlo. Qui le versioni divergono. Si racconta che cominciò una trattativa:

– Io ti seguo, ma niente manette.

– Barone, le manette gliele devo mettere.

– Se ci provi ti faccio una faccia tanta.

Alla fine si arrivò a un compromesso: uscì di casa col soprabito sui polsi, come per coprire le manette. Ma le manette non le aveva.

In definitiva si fece un mese e mezzo di arresti domiciliari, ma venne assolto dall'accusa di tentato omicidio grazie alla testimonianza del capitano dei carabinieri:

– Io lo so come spara il barone. Se lo voleva ammazzare, l'avrebbe ammazzato.

Era famoso, ai tempi, per l'abitudine di voltare faccia al muro i ritratti di Mussolini. Oggi si definisce di sinistra. E specifica:

– Ma non bolscèvico.

Suoi amici erano Pompeo Colajanni e Peppino Alessi. Di Colajanni dice:

– Non aveva nemmeno i soldi per il caffè, mentre oggi il più cornuto c'ha la Mercedes.

Oggi vive a Calcarelli, nella superstite Villa Padura, assieme a una nuova compagna che per amor suo s'è convinta a lasciare gli agi del nord Italia per venire a vivere nel cuore della Sicilia. Fino a qualche anno fa lui scendeva ogni tanto a Palermo. Oppure frequentava il mondo delle corse. E siccome non è tipo da entrare mai dalla porta di servizio, si rifiutava di indossare il passi. Dice:

– La modestia è degli imbecilli.

Aveva la pretesa di essere riconosciuto e in effetti nessuno lo fermava mai. Una volta un addetto alla sicurezza ci provò, e si sentì rispondere:

– Lei è un cretino, non rompa i coglioni.

Ma senza livore, come una semplice informazione. Dice:

– Se vedo uno scecco vestito da cavallo lo devo mettere subito nella stalla.

I figli ne parlano come un padre anticonformista, per i tempi che erano. Una volta Antonella tornò tardi e la madre le disse:

– Di là c'è tuo padre che ti deve parlare.

Lei andò, e lui era molto imbarazzato:

– Tua madre dice che ti devo parlare... Non lo so... Fai quello che devi fare, mi raccomando.

L'altra figlia, Orietta, è stato lui ad accompagnarla all'altare in occasione del matrimonio. Ma un passo prima di entrare in chiesa si fermò e le disse:

– Sei ancora in tempo...

Una volta comunicò alla moglie che doveva andare a Stoccarda per una sessione di collaudi. Sparì per sei mesi. Unica traccia, e dopo parecchio tempo: una cartolina di saluti da Cuba.

Se gli si chiede se alla sua età guida ancora, risponde sicuro:

– No.

Nello stesso istante i suoi quattro figli rispondono in coro:

– Sì.

A lui l'ultima parola:

– Qualche volta.

Qualche volta, spiegano i figli, fa Palermo-Calcarelli in un'ora.

Lui guarda nel piatto:

– Ho preso una scorciatoia.

Un'altra volta andò fino a Milazzo con un furgone: due ore.

– C'era un tizio con la Mercedes scappottata, i guantini, il foulard...

Su questo argomento i figli sono arrivati a un patto:

– Fai pure, ma non nuocerci troppo.

Un patto aveva stretto pure lui coi figli, quando cominciarono a guidare pure loro:

– Se andate a sbattere sotto gli 80, vi strappo la patente. Sopra gli 80, siete giustificati.

Si ritirò dalle corse nel '66 perché un certo giorno, a Monza, si rese conto che il piede non gli ubbidiva più. Si sollevava dall'acceleratore, anziché abbassarsi, come gli ordinava lui. Ancora oggi, a 83 anni, dice:

– La cosa più bella di tutte è dare fastidio ai grossi con una macchina piccola. Anche senza vincere: basta dargli fastidio.

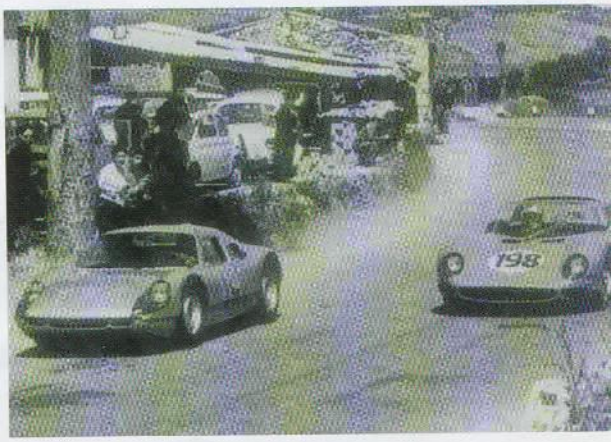
La famiglia Pucci a Floriopoli. Con Antonio ci sono anche i figli Gianfranco (fra gli Organizzatori del "Trofeo Florio") a sinistra, e Giulio (al centro con la tuta) che nel '73 gareggiò con la Porsche Martini in coppia con Stekkonig. Sotto ancora Pucci alla salita del "Montepellegrino"

di
Roberto Gueli

Roberto Gueli e' capo servizio sport a Rai Sicilia dove lavora dal '93. In precedenza ha collaborato con le maggiori televisioni e per alcuni quotidiani. Dal 2005 è Vice-Presidente dell'USSI (Unione Stampa Sportiva Italiana)

"W Nino"

Sui muri delle strade lungo i 72 km del percorso madonita resistono al tempo le scritte che inneggiavano al pilota che più di altri è il simbolo della corsa. Ha vinto tre edizioni, ne ha perse altrettante. Ecco perchè le gesta del "Preside Volante" suscitano emozione



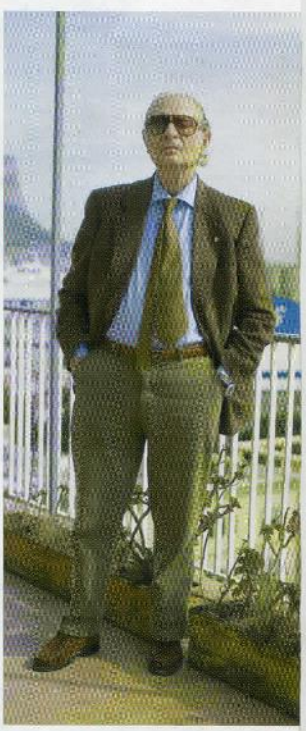
1965: Nino Vaccarella al volante dell'Alfa Romeo sfreccia fra le vie della "sua" Collesano (a sinistra) e s'avvia a vincere la sua prima "Targa Florio". All'arrivo viene letteralmente portato in trionfo (sopra) dai suoi fans (foto Pubblifoto). 2006: Il "Professore" oggi nella sua casa di Palermo (foto Gambino). Nell'altra pagina un sorpasso alla "Targa", da vero specialista

Il "Preside Volante" comincia subito forte: *«Quando vado in macchina corro, sono sempre fuori dai limiti. Il mio piede va, non riesco a frenarlo. Mi sento in simbiosi con tutto quello che è rombo di motore. Le prudenza per chi ti sta accanto prima di tutto. Il rispetto per le altre vetture pure. Ma sono fatto così...come posso cambiare ora che ho i capelli bianchi?»*.

Nino Vaccarella privato. Nino Vaccarella pilota a 360 gradi. Nino Vaccarella volto e simbolo della Targa Florio. L'uomo racconta con passione mentre l'occhio spazia, guardando le foto dei suoi ricordi più cari sulla macchine più forti del mondo e si blocca su quei modelli rosso...Ferrari che hanno fatto epoca: *«Sin da bambino la voglia di correre c'era. Mi fermavo davanti alle auto incantato. Sognavo ad occhi aperti di poter correre, vincere. Quando avevo un po' di tempo libero scappavo in una officina dell'Alfa Romeo, in via Libertà ed osservavo il lavoro dei meccanici, studiavo le dinamiche. Spiavo i segreti. Ricordo di aver distrutto in due periodi diversi la 1100 di mio padre e la Topolino di mio cognato. Provavo a fare il pilota...proprio così. Una passione, un amore: la velocità è nata con me. È nel mio Dna. Un dono di natura che poi, curriculum alla mano, ho sfruttato nel migliore dei modi»*. I primi passi dunque sono compiuti. Vaccarella prima gioca a fare il pilota, poi comincia la sua carriera. Cronoscalate, gare siciliane, oltre lo stretto e poi il grande salto nel "professionismo". Le vittorie con le Marche piu' prestigiose, Ferrari, in testa sono scolpite nella memoria degli appassionati, sui libri di storia delle gare e non solo. Vaccarella è stato ed è un simbolo per gli amanti dei motori e la Targa Florio resta un fiore all'occhiello del Preside: *«ne ho vinte tre ma potevano essere molte di più. In altre cinque occasioni non ho vinto per colpe mie ma anche di altri. Acqua passata. Altri tempi»*.

Prima di raccontare ciò che ha vinto e quello che ha perso, condito da aneddoti inediti, Vaccarella si sofferma sul pubblico. Il suo pubblico, la sua personale tifoseria: *"Sin da mesi che precedevano la Targa i tifosi erano la mia compagnia. Il punto di riferimento. Ogni giorno era buono per provare e riprovare il percorso e puntualmente, bello o brutto tempo, c'erano gli appassionati sui tornanti. Incitavano, urlavano, si prodigavano per il sottoscritto. Ho sempre dedicato a loro le mie tre vittorie. In occasione della prima erano oltre 900 mila sulle tribune e lungo le prove. Dopo le vittorie tornavo alla tribune scortato dai carabinieri. Incredibile! Un'emozione difficile da raccontare. Ero quasi ipnotizzato* – racconta con gli occhi lucidi Vaccarella – *da quella gente che anche oggi mi saluta e mi richiede nei revival della Targa. I*

segue a pagina 12



segue da pagina 11

fans più sfegatati? Quelli di Collesano. Lì sui muri le scritte con il mio nome si sprecavano. Passano e leggevo con orgoglio...come quella "W Nino" sul muro di una casa che ha fatto epoca. Alcuni amici mi hanno anche confessato che qualche anno fa – prosegue Vaccarella – *alcune di queste scritte sono state ridipinge perchè il sole aveva consumato la vernice! I tifosi di Collesano hanno un posticino privilegiato nel mio cuore, il loro calore è stato di grande effetto. E poi da quelle parti oggi sorge un museo della Targa, una pietra miliare di questa bellissima gara. No...non mi stanco a raccontare le storie, le vittorie, i sorpassi. È bellissimo frugare nella memoria dei ricordi per i tifosi, i giovani appassionati».*

A proposito di saluti e quello fatto a nel '67 alle porte di Collesano, all'altezza di un tornante le costò la targa o no? «*E' stata solo una conseguenza sfortunata. C'era l'irruenza giovanile, la voglia di spaccare il mondo ma quel saluto, che ho fatto, non ha provocato l'uscita di strada. Il dritto sulla curva. Un'episodio che va archiviato cosi per come è avvenuto*».

Vaccarella racconta le vittorie ma intercala con dolcezza i ricordi di Mamma Giuseppina, di Papà Giovanni, tutti, ai tempi, legati al mondo della scuola, dell'insegnamento. E loro prima delle gare dicevano al Nino pilota: «*Vai piano, corri ma stai attento. Stessa cose che mi disse Papa Pio XII quando incontrò i piloti Ferrari nel '67. A tutti, anche al santo Padre, con il sorriso sulle labbra ho risposto...ma io faccio il pilota!* ».

Questo è Vaccarella, anche rapido nelle risposte, senza giri di parole come quando racconta le sue vittorie: «*Le volevo, le desideravo e sono arrivate. La prima nel '65 è stata la più emozionante. Giro veloce con una macchina, come la Ferrari, che andava come il vento. Un successo storico*».

Ma dietro quella vittoria cosa c'era, come è stata preparata?: «*Come tutte le altre. Allenamento, allenamento e concentrazione. Facevano la mia vita anche un giorno prima della gara. È chiaro più si avvicinava il momento più la tensione saliva. Ma niente di diverso. Palestra, poco cibo, spaghetti e bistecche e relax della famiglia. Sono sempre arrivato carico alle gare. La prima non si dimentica...è stato un successo straordinario. Eravamo prima già dal verdì, c'era profumo di conquista. Che poi è avvenuta anche grazie all'incitamento di tutti. Anche nel '71 e '75 quando ho vinto con l'Alfa Romeo ho studiato a lungo il percorso, superato ostacoli e conquistato con i miei compagni ed i miei collaboratori gare storiche*».

Certo ha perso Vaccarella come i grandi: "*ed ho perso quando ero in testa. E fa più male. Nel '61 con la Macerati con Maglioli o nel '66 con Bandini e poi nel '68 e nel '73. Sono rimaste solo date ed eventi che per la verità ho quasi rimosso! Potevano essere e non sono state. Di Targhe ne ho vinte tre e sono molto contento di essere entrato nella storia di questa manifestazione che spero possa in futuro avere un gruppo unico che la gestisca. Se è arrivata ai cento anni qualcosa di importante c'è da salvaguardare. Guai a perdere questo bene che tutti ci invidiano. Giro ancora il mondo, invitato a conferenze e revival e della targa si parla sempre: in Giappone, in Canada, in Inghilterra, in Sud America* ».

Il "Professore" poi si sofferma sul record o non record di velocita' stabilito del finlandese Leo Kinnunen con la Porche: " *il mio parere è diverso. Il tempo il pilota finlandese lo avrà pure stabilito ma il sottoscritto ha fatto meglio negli anni '70. Ne sono certo. Fu un cronometrista a fare il patatrac non rilevando con il suo cronometro il giusto riscontro. Allora la tecnologia era quella che era quindi la parola aveva il sopravvento*».

E Ferrari, il grande Enzo cosa diceva della Targa? «*La amava anche lui. Ha gareggiato da protagonista in tempi pionieristici ma nel corso degli anni, quando lo incontravo a Maranello, mi chiedeva sempre delle evoluzioni della gara. E spesso ci siamo soffermati a ricordare quei tempi*"».

Infine la curiosità del cronista: Vaccarella, si è arricchito facendo il pilota? «*Per gli anni in cui ho corso, disputando gare in tutto il mondo ho guadagnato bene. Non possiamo paragonare i guadagni di ieri con quelli di oggi in cui i pilota sembrano di Paperon dei Paperoni! All'inizio avevo solo un rimborso spese, poi quando sono diventato pilota ufficialei soldi sono arrivati. Alcune cifre? Nel '63 mi davano 250 mila lire a gara, rimborsi esclusi. Poi con la Ferrari sono stato ingaggiato ad anno. Avevo circa 30 milioni a stagione...una bella cifra per l'epoca. Erano gli anni '70. Soldi che ho investito per me e la mia famiglia*».

Maggio '67. Alle porte di Collesano l'irruenza -e non un saluto ai suoi tifosi- tradisce Vaccarella. Ecco la sua Ferrari (album Vaccarella) subito dopo l'incidente che lo privò di una possibile seconda vittoria. Nell'altra pagina: ancora con l'Alfa Romeo una vittoriosa cavalcata nel 1971 (foto Pubblifoto), e davanti una parte dei numerosi trofei vinta in carriera (foto Gambino)

DALL'ALBUM DEI RICORDI

Gino Alterio il secondo di La Motta

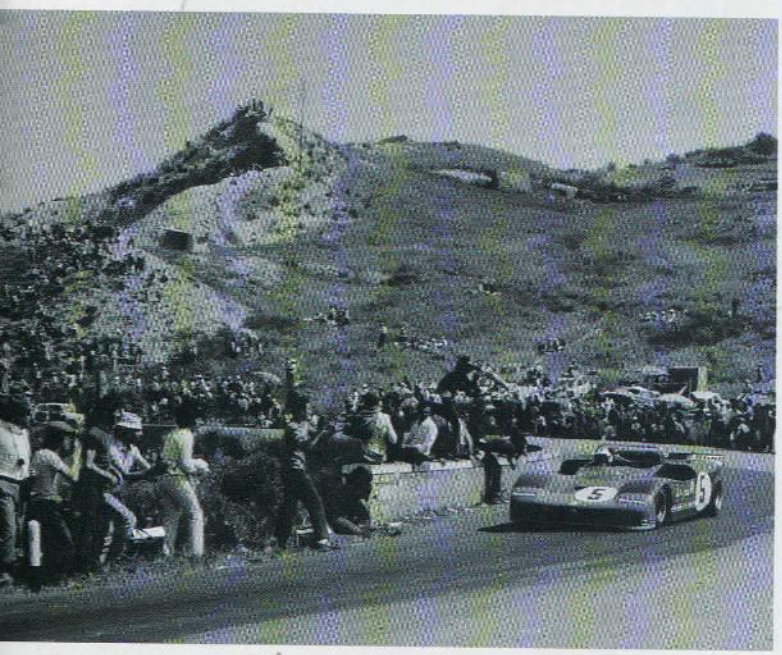
Vivo grazie ad un litigio...

Ad ottobre festeggerà i suoi primi 95 anni. Gennaro Gino Alterio è uno dei pochi piloti in vita che può raccontare la Targa Florio pionieristica. Quella disputate dopo la 1° Guerra mondiale: la gara era fatta di passione, officine volanti, polvere e poche strade.

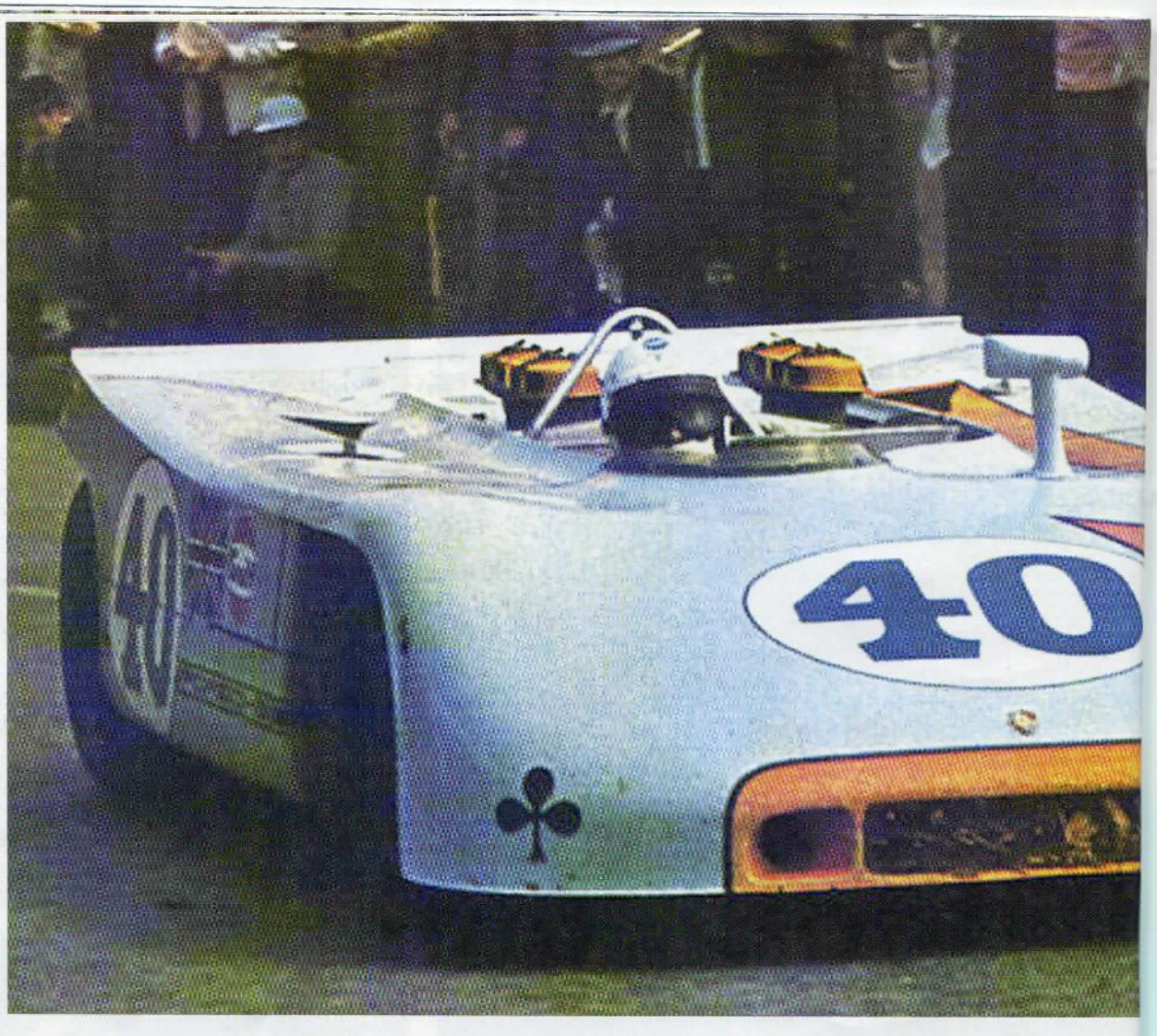
Una Targa che nella memoria di Alterio è scolpita a caratteri cubitali: *«Ne ho disputato una decina dal 1935 in poi. Un gran bel divertimento. Sono stato sempre il navigatore del Barone Stefano La Motta. Riuscivo a partecipare grazie ad un accordo privato con il mio datore di lavoro, Ravetto, titolare dell'officina per cui lavoravo. Lui faveva pubblicità, mi dava anche qualche lira, io correvo. Tutto l'anno si pensava alla Targa. Si studiava il percorso. Si spiavano gli avversari. Con il Barone la Motta c'è un gran bel rapporto».*

È andato in pensione alla fine degli anni 70. Segue, ancora oggi, il mondo delle corse. È un grande tifoso della Ferrari. Gino Alterio ricorda le vetture con cui ha corso: *«Ferrari, W8, Cisitalia. Tutto per la Targa. Un appuntamento molto sentito dalla gente. Sui tornanti migliaia gli spettatori, grande tifo soprattutto quando si gareggiava di notte».*

La voce di Gino s'incrina quando gli chiediamo di quell'unica volta che, per un diverbio tecnico, decise di non fare il navigatore a LaMotta. Lui gareggiò lo stesso con Franco Faraco, ma vicino Priolo, la vettura del Barone, lanciata ad altissima velocità, sbanda e s'infila dentro un pagliaio incendiandosi: *«Fu la fine per La Motta e Faraco. Una distrazione o forse un problema meccanico, non si e mai capito. Era la targa del 1951. Si correva tra fine marzo e primo aprile. Partenza come sempre da Piazza Politeama, l'arrivo al Foro Italico con la Ferrari di Marzotto-Fontana che vinse. C'era una gran gran folla, tutta festante. Io invece ero un po' triste. Per la prima volta non ero al mio solito posto. Con il barone c'erano state discussioni su come impostare la macchina. Inutile nasconderlo, a quei tempi, si lavorava il motore! Poi la gara e la disgrazia. Povero La Motta. Il giorno dei funerali – e mi viene anche da sorridere, prosegue Alterio – c'era tanta gente. Molta commozione. Lui era conosciutissimo in città e sulle Madonie. Durante l'omelia molti ricordavano anche il navigatore. E qualcuno piangeva il sottoscritto. Ovviamente il mio viso non era conosciuto e quando mi avvicinai ad un signore che diceva "ma era bravo pure Alterio", gli dissi che ero vivo. Non ci ha creduto».*



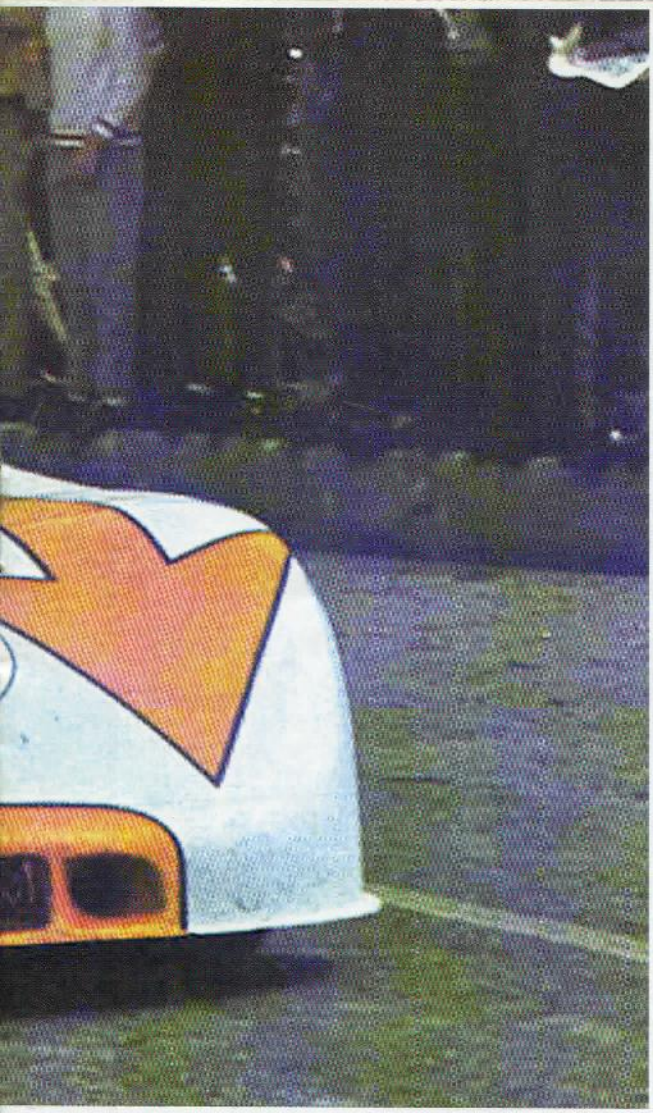
intervista di
Heikki Kulta
traduzione di
Piero Libro
ricerche di
Gabriele Mutti



L'uomo razzo: Leo Kinnunen

Vi ricordate del pilota finlandese? Il 3 maggio del 1970 al volante di una delle quattro Gulf Porsche 908-3 (che divideva con il messicano Pedro Rodriguez) stabilì il giro record sul percorso di 72 km in soli 33'36" alla media di 128,571 km/h. Una prestazione che -ufficialmente- nessuno è riuscito più a migliorare finchè la "Targa" si è disputata come corsa di velocità. A distanza di 36 anni dalla storica impresa sportiva, lo abbiamo rintracciato a Turku dove vive e lavora. Ecco, in esclusiva per Sicilia Motori, i suoi ricordi di quella gara...

L'edizione n.54 della "Targa Florio", disputata nel 1970, viene ricordata anche e soprattutto per il giro record realizzato dal finlandese Leo Kinnunen al volante di una quattro della Gulf Porche 908/3 Spyder che divideva con il messicano Pedro Rodriguez. Era un vero Poker d'Assi lo squadrone schierato dalla Porsche, e ognuna delle "biciclette" era distinta da uno dei segni delle... carte. I fiori per la n. 40. Kinnunen fermò i cronometri su un incredibile 33'36 (rimasto imbattuto) coprendo i 72 chilometri del percorso a quasi 130 km/h di media (128,571). Migliorando di quasi 90" il precedente record che apparteneva a Vic Elford. Dopo la storica impresa compiuta in Sicilia da Kinnunen (alla fine secondo assoluto, dietro i compagni di squadra Jo Siffert-Brian Redman (che con la n. 12 vinsero in 6h 35'30" alla media di 120,151 sulla distanza di 792 km.) e davanti la Ferrari 512S di Nino Vaccarella e Ignazio Giunti), i due conquistarono il titolo mondiale. Kinnunen vinse anche il Campionato Interserie nel 1971 e nel 1972. Nel 1974 prese parte al



Leo Kinnunen (a sinistra) in azione alla "Targa Florio" del 1970. In basso due immagini del pilota finnico ieri (nell'altra pagina) e oggi (sotto). A Stoccarda tenevano molto ai risultati nella corsa madonita. Brevettarono il nome "Targa" - ormai sinonimo di uno specifico modello- con il quale chiamarono la versione con tettuccio asportabile della 911. Nessun altro costruttore può usare il nome "Targa" per una propria vettura...

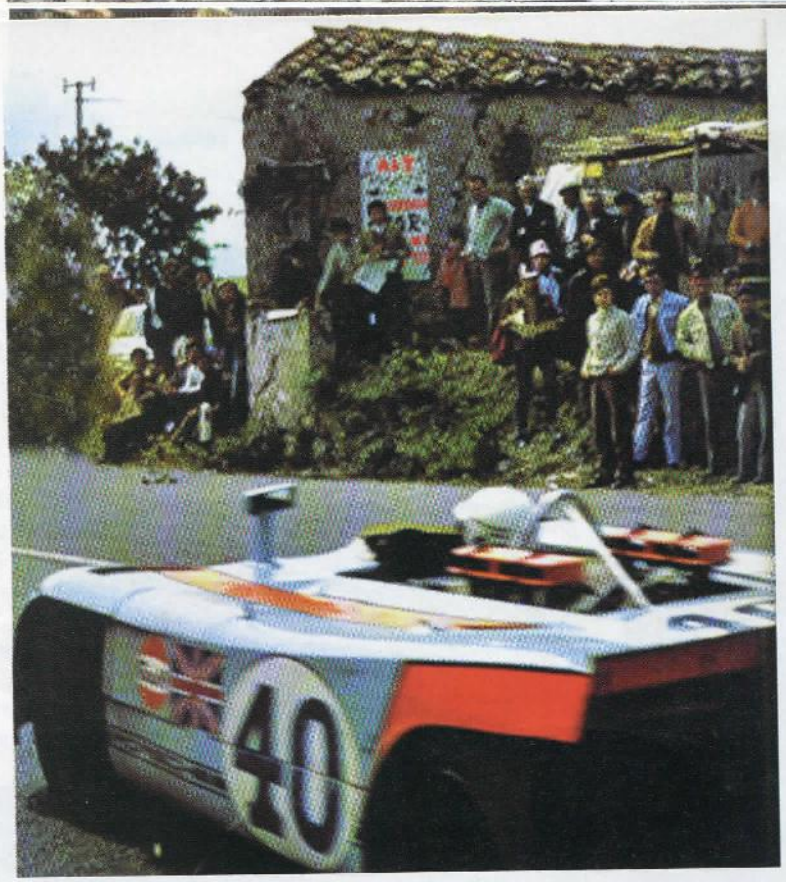
Campionato del Mondo di F.1 con la Surtees-Ford ma il bottino risultò magro: portò a termine un solo Gran Premio mentre sette volte non centrò la qualificazione. L'ultima gara cui ha preso parte è stato il Teboil Rally, in Finlandia nel 1982. Oggi ha 62 anni (è nato il 5 Agosto 1943) e vive a Turku. E' sposato con Turu (Editore di un giornale), che è stata anch'essa pilotessa; la più veloce pilotessa finlandese dei suoi tempi. Hanno due figli, Nina e Niko.

Sono ancora vivo, risponde Leo alla nostra domanda su come va. Segue ancora appassionatamente gli sport motoristici. *«Sono molto interessato alla tecnica; specialmente le monoposto di Formula 1 di oggi sembrano veramente eccellenti; e sono anche molto sicure. Talvolta penso come sarebbe bello se fossi invitato a fare un test per una vettura di F1!»*

– Trentasei anni dopo cosa ricordi del tuo giro record alla "Targa"?

«Praticamente tutto perché fù un'esperienza straordinaria. Andammo in Sicilia qualche giorno prima, ma provammo con un'auto differente da quella che usammo solo in corsa. La gara si disputò su 11 giri, perchè era proprio un circuito lungo. Il mio compagno di equipaggio, Pedro Rodriquez, prese la partenza della gara, ma non si sentiva bene ed io feci pertanto tre turni di guida. La spider era un'auto dura da guidare; intendo a causa dei freni e dei pneumatici. Non erano concepiti per un'auto così veloce. Generalmente la cosa più importante per me nei nuovi tracciati era di memorizzare il giro quanto più velocemente possibile. Alla Targa Florio essendo il giro di 72 chilometri, questo tipo di obiettivo era al di fuori delle mie possibilità. Generalmente correvamo in normali autodromi; la Targa Florio era totalmente differente. Solo il vecchio Nurburgring era qualcosa di simile, con un percorso così lungo e pericoloso. Ricordo che nel primo turno di guida ero dietro al mio compatriota Hans Laine, che correva con lo stesso tipo di Porsche nostra, ed era impossibile sorpassarlo. Nell'ultimo turno finalmente ottenni il miglior giro. C'erano altre auto sul percorso, naturalmente, ma erano così tanto più lente che non ci impiegai molto tempo a sorpassarle. Non piacevo al capo del Team Porsche, che mi fece correre con un numero basso di giri motore. Dopo seppi che ero 1.400 giri al di sotto della massima erogazione di 8.400 giri al minuto. Così feci il mio tempo con 7.000 giri, che significa che avevo 50 cavalli meno di quelli che avrei potuto avere. Capii di essere stato veloce in quel particolare giro soltanto perchè alla fine avevo imparato il circuito col cuore. Ma con potenza piena sarebbe stato sicuramente un giro più veloce! Abbiamo concluso la gara al secondo posto. Io correvo sempre per vincere. Per cui il record da solo non mi soddisfò. Tornai a Cerda un anno dopo, ma il mio compagno di equipaggio, Rolf

segue a pagina 16



Leo Kinnunen in un passaggio classico della "Targa" col pubblico a pochi metri sul ciglio della strada
In quell'edizione partirono in 77 e vennero classificati in 49

segue da pagina 15

Stommelen, ruppe la nostra Alfa Romeo (la T33/3 n.d.r.) nel primo turno di guida, per cui non corsi affatto. Parizialmente riuscì a rifarmi nel '73 quando divisi la Porsche Carrera con Claude Haldi, un pilota svizzero. Ci classificammo 3° assoluti ».

– Cosa ti è rimasto nella memoria di quell'esperienza?

«Vedere il posto per la prima volta è stato più o meno come uno shock. Era un circuito a serpentina e sembravano solo strade da rally. C'erano salite, discese, ed un lunghissimo rettilineo con acceleratore a fondo per molti chilometri. I tifosi siciliani erano entusiasti. Un giro era lungo e loro ingannavano il tempo giocando a calcio nell'attesa che le vetture ripassassero. In alcune parti del tracciato le persone stesse "disegnavano" il contorno della sede stradale, mentre noi dovevamo farci spazio intorno e fra esse. Prima della corsa l'ingegnere della Porsche ebbe un incidente mentre guidava sul circuito. Colpì un albero, urtò dentro l'auto e finì all'ospedale. Lo visitammo nell'ospedale locale ed ebbi la sensazione che dovevo evitare di finire anch'io lì... In albergo avevamo stanze senza alcuna luce dalla finestra; era totalmente buio. Nessuno ci disse che eravano accanto alla stazione ferroviaria. Ero sfinito dopo un lungo giorno di lavoro e mi addormentai immediatamente; poi l'intera stanza cominciò a tremare, quando passò il treno. Mi svegliai improvvisamente, mi rizzai in piedi e non capii dove fossi, tanto era buio. Questa fu una sveglia da ricordare per il resto della mia vita. Era un circuito molto sporco, mi sporcavo dovunque e dovetti togliere i miei occhiali; dopo la corsa i miei occhi erano pieni di polvere. Ricordo che la figlia del signor Porsche mi diede la sua sciarpa di seta per pulirmi la faccia. Quel fine settimana di gare fu qualcosa di speciale».

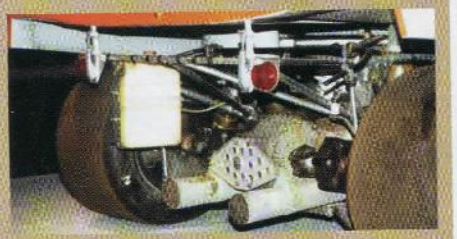
– Ti sarebbe piaciuto presenziare ai festeggiamenti per i 100 anni della Targa Florio?

«Certamente. È un peccato che mi abbiano dimenticato. Devo dire che sono deluso. Gli italiani mi piacciono molto. Sono persone carine. Condividono la stessa passione per i motori di noi finlandesi. Sarebbe stato bello vedere i posti ed i tifosi ancora per una volta».

PORSCHE 908-3 Ben quattro gli esemplari nella 54° edizione

La "bicicletta" per le Madonie

Costruita su misura per il tortuoso tracciato della Targa Florio, la Porsche 908/3 è la terza versione della 908. La Casa tedesca ha realizzato, come disse Fangio "*una bicicletta con quattro ruote*", vale a dire uno spider ultraleggero, dalla forma a saponetta, con il differenziale in coda, il cambio davanti al treno posteriore e il posto di guida molto avanzato. Per distribuire correttamente i pesi, i tecnici di Stoccarda hanno collocato la ruota di scorta sul fianco destro e il serbatoio dell'olio dal lato opposto. Il telaio era a struttura tubolare con traliccio in alluminio e rivestito da una carrozzeria che pesava solo 12 chilogrammi (!). Alla Targa Florio furono iscritte quattro auto, per Rodriguez-Kinnunen, Siffert-Redman, Attwood-Waldegaard e Elford-Herrmann. Una quinta auto fu portata solo come muletto da allenamento. Derivata dalla 909, auto per gare in salita, la 908/3 dominò letteralmente quell'edizione, con Siffert-Redman primi e Rodriguez-Kinnunen secondi. La saga delle Porsche fu interrotta dai valenti Giunti-Vaccarella sull'unica Ferrari 512 S ufficiale giunta terza. L'auto fu schierata dal Drake per fare una cortesia a Vaccarella, che si battè con onore insieme al compianto Ignazio Giunti con un auto molto più grande e pesante delle Porsche. Basti pensare che per un giro la Ferrari riuscì anche ad andare in testa alla corsa. Di fronte all'armata Porsche, Alfa e Abarth non poterono competere e si "arresero" tanto che nessuna taglio il traguardo.



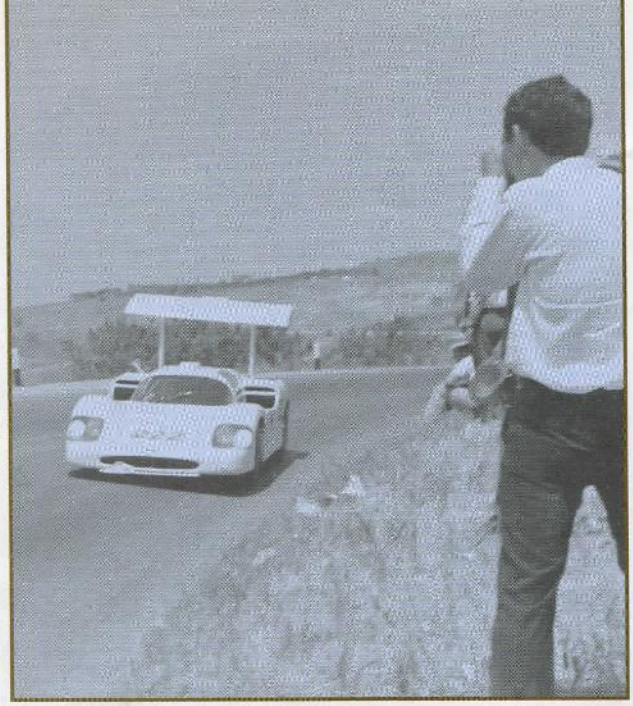
LA SCHEDA	360 CV/545 kg.
Cilindrata	2997 cc
N. cilindri	8 cilindri contrapposti
Potenza	360 CV a 8.400 giri
Pot. specifica	120 CV/litro
Cambio	a 5 marce + RM
Rapporto peso/potenza	0,66 kg/CV
Peso a vuoto	545 kg

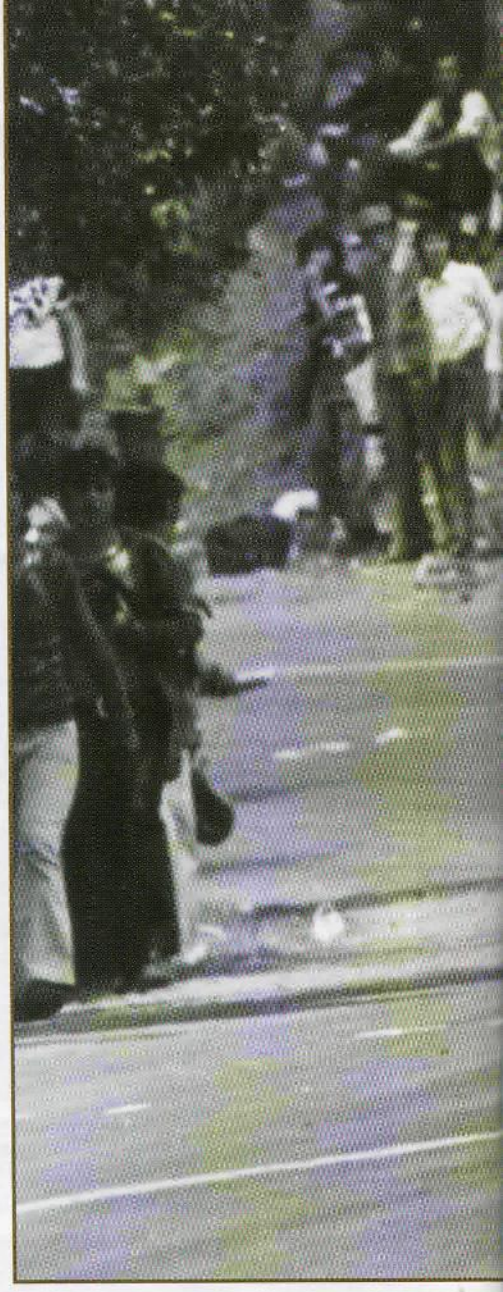
A sinistra Jo Siffert alla guida della Porsche 908-3 che divideva con l'inglese Brian Redman
Sopra il retrotreno della vettura tedesca

Dall'album dei ricordi

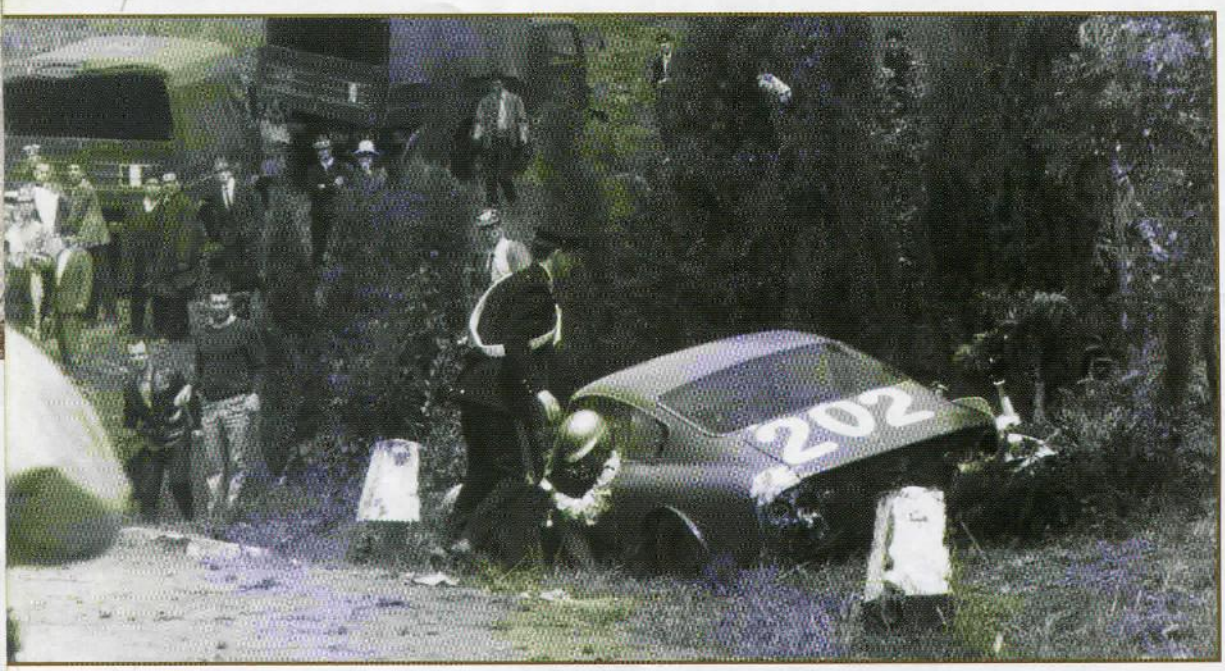
Dallo straordinario archivio lasciato da Giancarlo Piccinini, fotoreporter bolognese che ha fissato con il suo obiettivo gli anni ruggenti delle corse, suggestive immagini raccolte nel corso di alcune delle 28 edizioni della corsa quando è stata valida per il Campionato Mondiale Marche. Un tuffo indietro auspicando nuove puntate

fotografie ACTUALFOTO





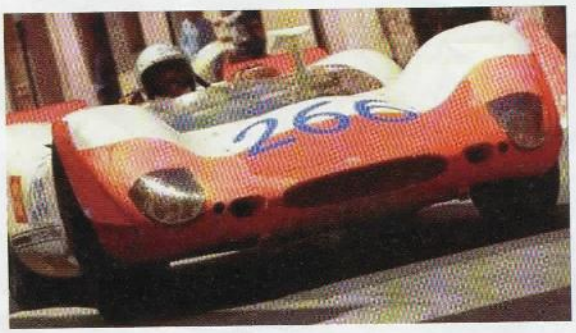
Nella pagina precedente immagini degli anni '60. I segnalatori si trovavano su alcuni punti del percorso. In alto: un' icona della "Targa" l'americana Chaparall dal vistoso alettone posteriore. A fianco: il box della "Scuderia Montepellegrino". Chi se ne ricorda? Sotto: uno spettacolo consueto, con un carabiniere che per primo aiuta a trarsi d'impiccio un malcapitato concorrente



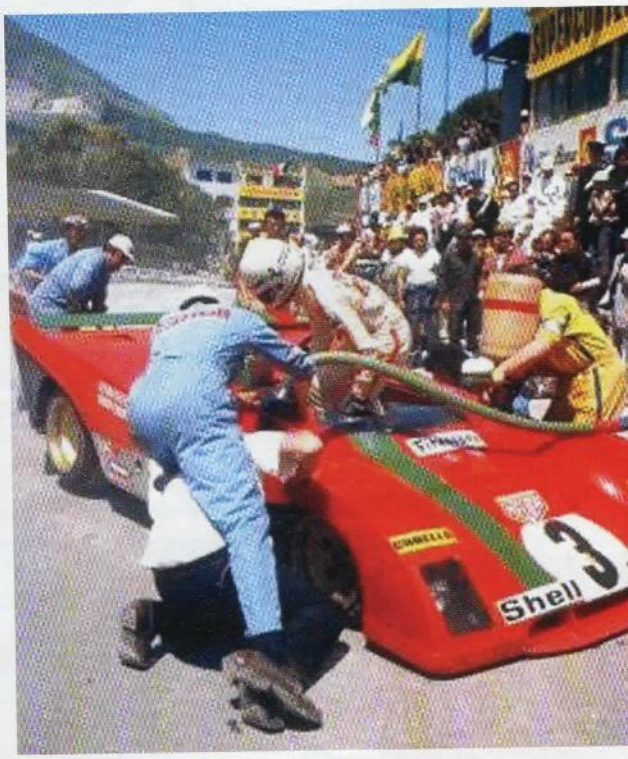
Un guasto in prossimità di "Floriopoli". Poteva meritare il tentativo di spingere sino al box (sopra) per poi tentare di ripartire. La "Targa" era atipica anche per questo. O per le condizioni in cui poteva trovarsi il fondo stradale (a sinistra), dopo un acquazone. Quasi come in un rally...

di
Gabriele Mutti

Veronese, ha lavorato nelle redazioni di Automobilismo, Auto più e AutoCapital. Freelance collabora con numerose riviste (fra cui Autorama, Il Mondo dei Trasporti, Grace, Sicilia Motori). E' esperto della storia dell'automobilismo sportivo



Ferrari con la "Testa Rossa" (a fianco) e la Barchetta 312 P (sotto in uno spettacolare cambio guida ai box di Floriopoli con Merzario che si appresta a prendere la guida), ha contrastato duramente la Porsche che negli anni '60 iniziò a costruire modelli specifici per la "Targa" come la 908-2 (a sinistra)



Un tris d'eccezione

Tra le tante Marche protagoniste sulle Madonie nel periodo del "Mondiale" abbiamo scelto come "Regine" due Ferrari e una Porsche, quelle impostesi con la media più veloce su tre lunghezze diverse in differenti periodi. Due modelli della Casa di Maranello, che complessivamente conta sette primati, si sono distinti per altrettante vittorie ottenute negli anni '50 e '70. A Stoccarda invece vantano il maggior numero di successi: 11 (segue l'Alfa Romeo con dieci), riportate grazie anche a strategie meticolose con vetture appositamente progettate e sviluppate

Indubbiamente non è facile individuare d'acchito le tre "regine" della Targa Florio. Una scelta basata sulla media record non è corretta perché la lunghezza della gara è più volte mutata nel corso della sua validità per il mondiale Sport-Prototipi, dal 1955 al 1973. Da qui la scelta di tre vetture protagoniste negli Anni '50, '60 e '70 di tre edizioni memorabili della corsa ideata e voluta da Vincenzo Florio: la Ferrari 3000 di Genedebien-Musso impostasi nel 1958 (tra l'altro fu l'ultima gara in cui fu il Cavalier Florio in persona a fare da mossiere alla partenza e all'arrivo) sui 1.008 km del percorso di quell'edizione; la Porsche 908 di Mitter-Schutz vincitrice nel 1969 in un'edizione di 720 km; e infine nel 1972 la Ferrari 312P di Merzario-Munari, trionfatrice nel 1972 sulla distanza di 792 km in un'edizione fra le memorabili e combattute della corsa siciliana, con quella sola Ferrari in gara che ebbe ragione di uno squadrone messo in campo dall'Alfa Romeo. Nel ricordare la grande Targa Florio valevole per il mondiale sarebbe stato bello presentare tutte le protagoniste delle edizioni iridate: ma lo spazio è tiranno e siamo stati costretti a scegliere… fior da fiore.

1958

Ferrari 250 Testa Rossa numero 106

Musso-Gendebien

Vincitrice a 117,469 km/h di media sulla distanza di 1.008 km

La Ferrari Testa Rossa era nata da una felice intuizione di Enzo Ferrari, che dopo la tragedia di Le Mans del 1955 ritenne, giustamente, che la cilindrata massima delle vetture sport sarebbe stata limitata a tre litri. Così fu e la sua barchetta 3 litri, denominata Testarossa, o 250 TR che dir si voglia, sarebbe stata una splendida protagonista del Mondiale Marche dal 1958 al 1962. E in quel 1958 vinse la "Targa Florio" con Musso e Gendebien dopo un'aspra battaglia iniziale con l'Aston Martin. Non fu una vittoria facile, perché negli ultimi giri un surriscaldamento ai freni costrinse Gendebien a una guida intelligente lavorando molto con il cambio. Moss invece si era ritirato dopo una serie di uscite di strada seguite alla sua sfuriata in avvio di gara.

Chi l'ha guidata, come Gino Munaron, ricorda che "*il motore, con la sua esuberanza, richiedeva molta tecnica e molto coraggio, ma consentiva ai migliori di emergere*". Paul Frére, ex pilota e giornalista, che con questa auto vinse a Le Mans, dice che "*era un'ottima auto, con un grande motore. Il suo V12 era eccezionale, potente, elastico e sembrava non avere limiti. Se non facevi fuorigiri non si rompeva mai*". Baghetti, scomparso qualche anno fa, diceva della Testarossa che in curva si giocava molto con il gas e con il volante.

Essenziale, elegante e armoniosa, la Testarossa è una delle più belle Ferrari da corsa mai costruite. La carrozzeria è opera della Scaglietti di Modena.

VOLUTA DAL COMMENDATORE	300 CV/800 kg.
Cilindrata	2.953,21 cc
N. cilindri	12 a V di 60 gradi
Potenza	300 CV a 7.000 giri
Pot. specifica	101,6 CV/litro
Cambio	a 4 marce + RM
Velocità	270 km/h
Rapporto peso/potenza	2,6 kg/CV
Lunghezza-larghezza-altezza	non dichiarate
Peso a vuoto	800 kg

1969

Porsche 908-2 numero 266

Mitter-Schutz

Vincitrice a 1117,469 km/h di media sulla distanza di 720 km

Con il suo modello 908 con motore di 3 litri, Porsche svela nuove ambizioni lanciandosi all'assalto del Campionato del Mondo Marche. La 908 compirà la sua missione nel 1969 conseguendo 6 vittorie in 9 corse. Furono investiti milioni di marchi per questo programma e alla fine a Stoccarda saranno stati costruiti ben 50 esemplari di questo modello, tenendo conto delle varie versioni chiuse, aperte, a coda lunga e a coda corta. Porsche comunque non aveva atteso l'arrivo della 908 per costruirsi una bella notorietà nelle cosiddette corse tipo "endurance". La "barchetta" 908-2 era stata costruita pensando proprio a quelle gare dove la maneggevolezza era fondamentale, e la Targa Florio, insieme al Nuerburgring, era una di queste, anche se l'auto in pratica poi corse tutto il Mondiale Marche, guidata anche da piloti privati e team semiufficiali. La Porsche 908 n. 266 di Mitter-Schutz fu l'assoluta dominatrice di una Targa Florio "made in Germany" con la casa di Stoccarda che piazzò 6 auto nei primi 7 posti in classifica assoluta davanti al proprio "boss" l'ing. Ferry Porsche giunto in Sicilia in qualità anche di Presidente onorario del comitato della Targa. Si può dire che la 908-2 fu l'antesignana di quella 908-3 ancora più leggera e semplificata (non aveva neppure i fari) che avrebbe dominato l'edizione successiva della Targa Florio con Siffert-Redman, e che sfruttava l'esperienza maturata dalla Porsche con il modello ultraleggero "Berg" da salita.

6 VITTORIE IN 9 CORSE	350 CV/600 kg.
Cilindrata	2997 cc
N. cilindri	8 cilindri contrapposti
Potenza	350 CV a 8.400 giri
Pot. specifica	117 CV/litro
Cambio	a 5 marce + RM
Velocità	non dichiarate
Rapporto peso/potenza	0,58 kg/CV
Lunghezza-larghezza-altezza	non dichiarate
Peso a vuoto	600 kg

1972

Ferrari 312P numero 3

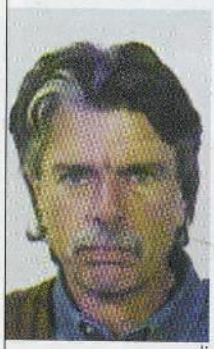
Merzario-Munari

Vincitrice a 122,537 km/h di media sulla distanza di 792 km

Le Sport come la Ferrari 512 di cilindrata di 5 litri e la Porsche 917 ebbero vita breve dal momento che già nel 1972 il regolamento impose nuovamente una cilindrata massima di 3 litri. La Ferrari non si fece cogliere impreparata dal momento che già nel 1971 aveva sviluppato la 312P costruita attorno al motore boxer da Formula 1. Piccola e compatta, la barchetta Ferrari era a suo agio sul circuito della Targa e infatti riuscì ad avere ragione con l'unico esemplare in gara affidato a Merzario e Munari di uno squadraone di Alfa Romeo. Rimase memorabile la battaglia nel finale della corsa tra la Ferrari guidata in quel momento da Merzario e l'Alfa Romeo 33/3 dell'austriaco Helmut Marko. Alla fine solo una manciata di secondi, 16", separava la rossa di Maranello dall'Alfa.In quella stagione 1972 la Ferrari conquistò anche il Mondiale Marche.

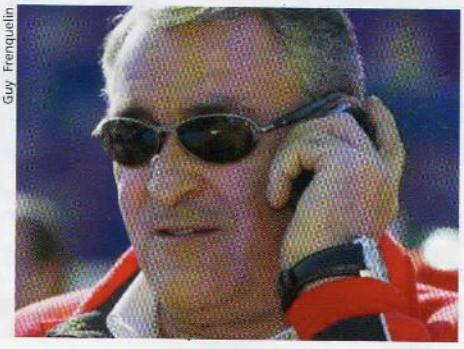
Nella 312P si puntò soprattutto su una corretta distribuzione delle masse, contenendo il peso in soli 650 kg. I radiatori dell'acqua erano collocati ai lati del motore. Il serbatoio da 120 litri era posto nella parte inferiore sinistra della scocca in modo da bilanciare il peso del pilota, che stava sulla destra. Il telaio era del tipo semi monoscocca con il 12 cilindri boxer alloggiato posteriormente in posizione longitudinale e il cambio a 5 rapporti in blocco col motore, a sbalzo. L'auto era particolarmente piccola e compatta, e si rivelò molto maneggevole sul tormentato circuito siciliano

1° PER 16"	450 CV/665 Kg.
Cilindrata	2.991,80 cc
N. cilindri	12 a V di 180 gradi
Potenza	450 CV a 11.000 giri
Pot. specifica	150,4 CV/litro
Cambio	a 5 marce + RM
Velocità	320 km/h
Rapporto peso/potenza	1,5 kg/CV
Lunghezza-larghezza-altezza	non dichiarate
Peso a vuoto	665 kg



di
Guido Rancati

Sanremese, si considera giornalista e giramondo. Cronista curioso e cantore dei rallies, ha firmato per le più prestigiose riviste del settore oltre che per "La Gazzetta dello Sport" È stato definito il Gianni Brera dei rallies



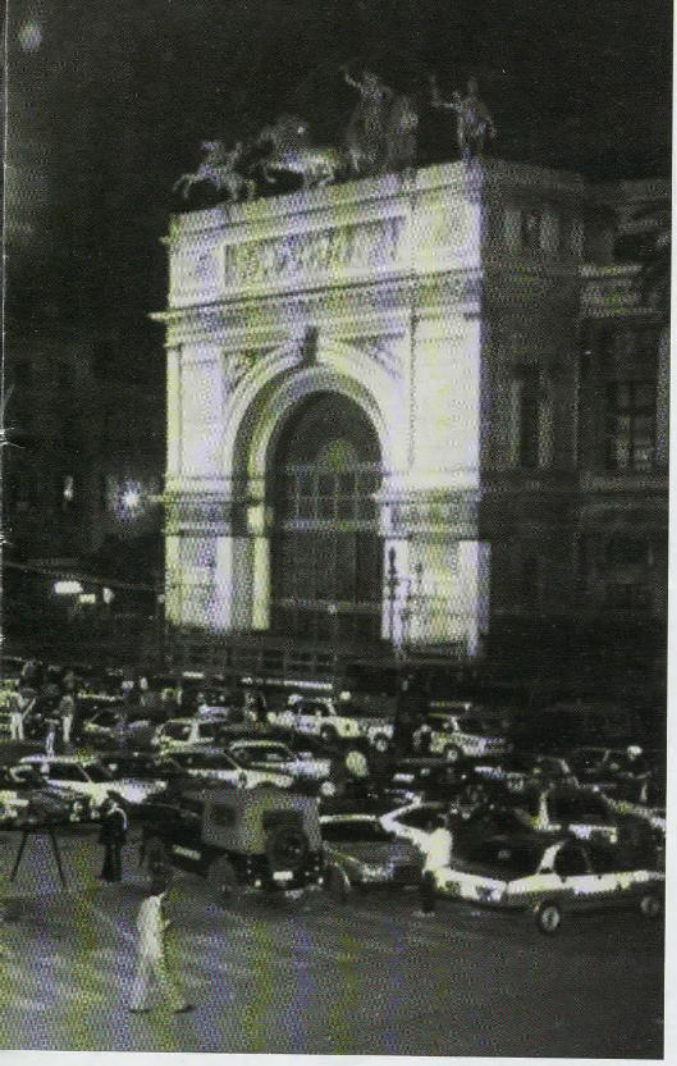
Guy Frenquelin

Il sogno infranto

La giornata sta per concludersi in gloria: salendo in auto, qualcuno lanciato l'idea di ritrovarsi al bar dell'albergo per un'ultimo brindisi e la proposta è stata immediatamente accetta dagli altri. Va quasi sempre a finire così, quando il gruppetto dei cronisti giramondo si concede una serata enogastronomica fra una tappa e l'altra. Fra ricordi di un passato che è già quasi remoto e quelli ancora freschissimi di una gara che sta per finire senza che nessuno se la senta di azzardare come, la serata è volata via in fretta. Accompagna da qualche bicchiere di Cellaro, la pasta con le sarde è scivolata giù senza problemi. S'è fatto un po' tardi, ma che sarà mai? Domani è un altro giorno e si vedrà. *"Prendiamocela pure comoda, tanto arriveremo che il barista sarà già andato a dormire"*, dice uno dei quattro sull'auto che apre la processione.

Gli altri approvano e chi s'è messo al volante si adegua. Quella che il cono di luce dei fari illumina all'improvviso è una sagona nota. L'omone che ai margini della strada scruta l'orizzonte si volta solo quando si sente chiamare: è Guy Frenquelin. Ben piantato sulle gambe, il Grizzly tranquillizza il manipolo di aspiranti sammaritani: "Va tutto bene", dice. Saluta tutti con una vigorosa stretta di mano e spiega che mentre stava per coricarsi ha avuto la tentazione di andare in pellegrinaggio sul percorso della Targa Florio del tempo che fu, quando a giocarsi la vittoria erano i piloti reclutati da Ferrari e Porsche. Non ha resistito. Ha fatto dietro-front, s'è messo in macchina e s'è concesso un giro intero. Prima di rientrare s'è fermato a Bonfornello, all'inizio del rettifilo che protagonisti e comprimari della corsa più antica del mondo affrontavano in apnea, con il pedale dell'acceleratore rivettato al pianale.

Il sessantunenne che ha convinto i vertici del gruppo Psa a trasformare in arrivederci l'addio al mondiale rally è stato pilota a tutto campo, non ha bisogno di aggrapparsi alla fantasia per intuire le emozioni che si provavano a fiondarsi su quella striscia d'asfalto. *"Ah, l'Italie..."*, mormora quando si trova davanti il vecchio cantastorie in servizio permanente effettivo nella serie iridata. Lo dicono spesso, quelli che sono



Cosa sarebbe successo se fosse stata scelta la Sicilia, invece della Sardegna, per disputare - non solo sulle Madonie - il "Rally d'Italia" valido per il Campionato del Mondo?

nati dall'altra parte aelle Alpi. E di solito non è un complimento. Ma questa volta è diverso. Questa volta, nelle parole, nel tono e nello sguardo dell'illustre peronaggio c'è solo ammirazione. Dice di essere davvero contento di aver prolungato di qualche giorno il suo soggiorno in Sicilia. Ancora non l'aveva fatto, in questa stagione che per lui e la sua Armata Rossa è sabatica. Aveva lasciato un paio di volte il quartier generale di Versailles, ma le sue erano state toccate e fuga. Giusto un salto a Montecarlo e un altro ad Ajaccio, alla vigilia del via per essere presente alle riunioni fra costruttori e federali. Per lo stesso motivo era sbarcato a Palermo. Poi s'era fatto convincere a restare. "Ne valeva la pena", dice ripensando a quello che ha visto da giovedì sera in poi.

Era uno dei tanti scettici, Freq. Non era affatto convinto che portare il mondiale sull'asfalto delle Madonie fosse una grande idea. Ha cominciato a ricredersi giovedì sera, alla partenza. Coinvolgente e unica, l'atmosfera di Piazza Politeama l'ha conquistato. Erano in venti, trenta, forse quarantamila a stringersi intorno alla gente dei rally. Un abbraccio caldo, ma non soffocante. Fantastico. Indimenticabile. Il resto è stato all'altezza. La qualità delle prove speciali e dell'organizzazione. La competenza e la disciplina di gente che la passione per le corse ce l'ha nel sangue. Come il senso dell'ospitalità. Ogni pilota, anche quelli di seconda e terza e fascia, è stato adottato da un paese. *"E' proprio un rally unico"*, sentenzia il transalpino.

Senza neppure pensare alla battaglia che coinvolge Sébastien Loeb, Marcus Gronholm, Petter Solberg e Gigi Galli. Due terzi di corsa sono già andati e può succedere ancora di tutto. L'ipotesi che a scrivere la classifica finale sia il risultato della prova davvero speciale scelta per chiudere le danze è concreta. Non è mai successo che sia un tratto cronometrato di pochi chilometri da affrontare a due a due a decire un rally mondiale. Ma c'è sempre una prima volta e la "superstage" ispirata a quello che fu il circuiro di Mondello ha quel che serve per farlo. C'è di tutto e di più. C'è persino la Rai che ha garantito la diretta. *"Finisca come finisca, abbiamo vinto tutti"*, sentenzia il numero uno della Citroen Sport. Strette di mano e pacche sulle spalle, il manipolo di cantori attempati delle corse su strada possono riprendere il loro giro delle sette chiese. Il marsala non può attendere. Hai visto mai che sul lungomare di Cefalù ci sia ancora un bar aperto. C'è. Anche i federali hanno voglia di prolungare una giornata che ha regalato emozioni forti.

Gino Macaluso è con loro. L'ex-copilota diventato imprenditore di successo è uomo troppo concreto per aver bisogno di incassare complimenti da Shekhar Mehta e Nazir Hoosei, da David Richards e Marc De Jong. Far passerella non gli è mai piaciuto: chi lo conosce sa quanto gli costi sedersi nella tribuna delle autorità a Monza, quando c'è il Gran Premio d'Italia. Sta insieme a quelli che contano giusto per sorseggiare con loro il dolce nettare delle uve siciliane. Nessuno come lui s'è battuto per portare il mondiale sulle strade care Don Vincenzo Fiorio, per riuscirci ha sfoderato quel decisionismo che nei suoi primi anni da presidente della Csai gli aveva creato qualche problema.

Si narra che quando c'era da decidere dove organizzare l'appuntamento italico con la serie iridata avesse chiuso l'ennesima, interminabile discussione discussione con perentorio *"Si fa così perché l'ho deciso io. Se qualcuno non è d'accordo, quella è la porta"*. Anche per garantire agli organizzatori un budget adeguato a fare le cose in grande s'era impegnato in prima persona, coinvolgendo come sponsor una delle sue aziende. C'è chi giura che al momento di firmare il contratto se n'è uscito con un disarmante *"Che razza di presidente sarei, se non credessi al ritorno pubblicitario delle corse"*.

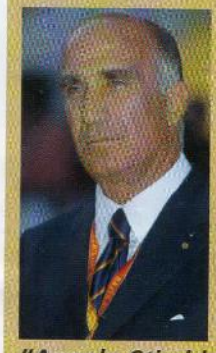
Angelo Sticchi, da sempre suo braccio destro nella gestione delle faccende dell'automobilismo sportivo del Bel Paese lo ha seguito con lo stesso entusiasmo. Il numero uno e il numero due della sotto-federazione italiana non hanno avuto vita facile. Hanno dovuto lavorare parecchio per convincere gli isolani a collaborare con quelli arrivati dal continente per allestire la gara. Ne valeva la pena: la Targa Florio sta festeggiando i suoi primi cento anni alla grande, con un'edizione che nessuno potrà scordare. Come dice Frenquelin, per una volta hanno vinto tutti.

Il telefonino squilla e risquilla. Vorrei tanto ingnorarlo e dedicarmi all'ultimo cannolo rimasto sul tavolo, ma insiste e non si può. Lo cerco e lo trovo. Non è una chiamata, è la sveglia. Apro gli occhi e mi rendo conto che intorno a me non c'è nessuno. È stato solo un sogno. Peccato, avrebbe potuto essere la realtà...

CSAI: l'esempio del Presidente...

"Gino Macaluso per garantire agli organizzatori un budget adeguato s'era impegnato in prima persona, coinvolgendo come sponsor una sua azienda". "Che razza di Presidente sarei, se non credessi al ritorno pubblicitario delle corse"

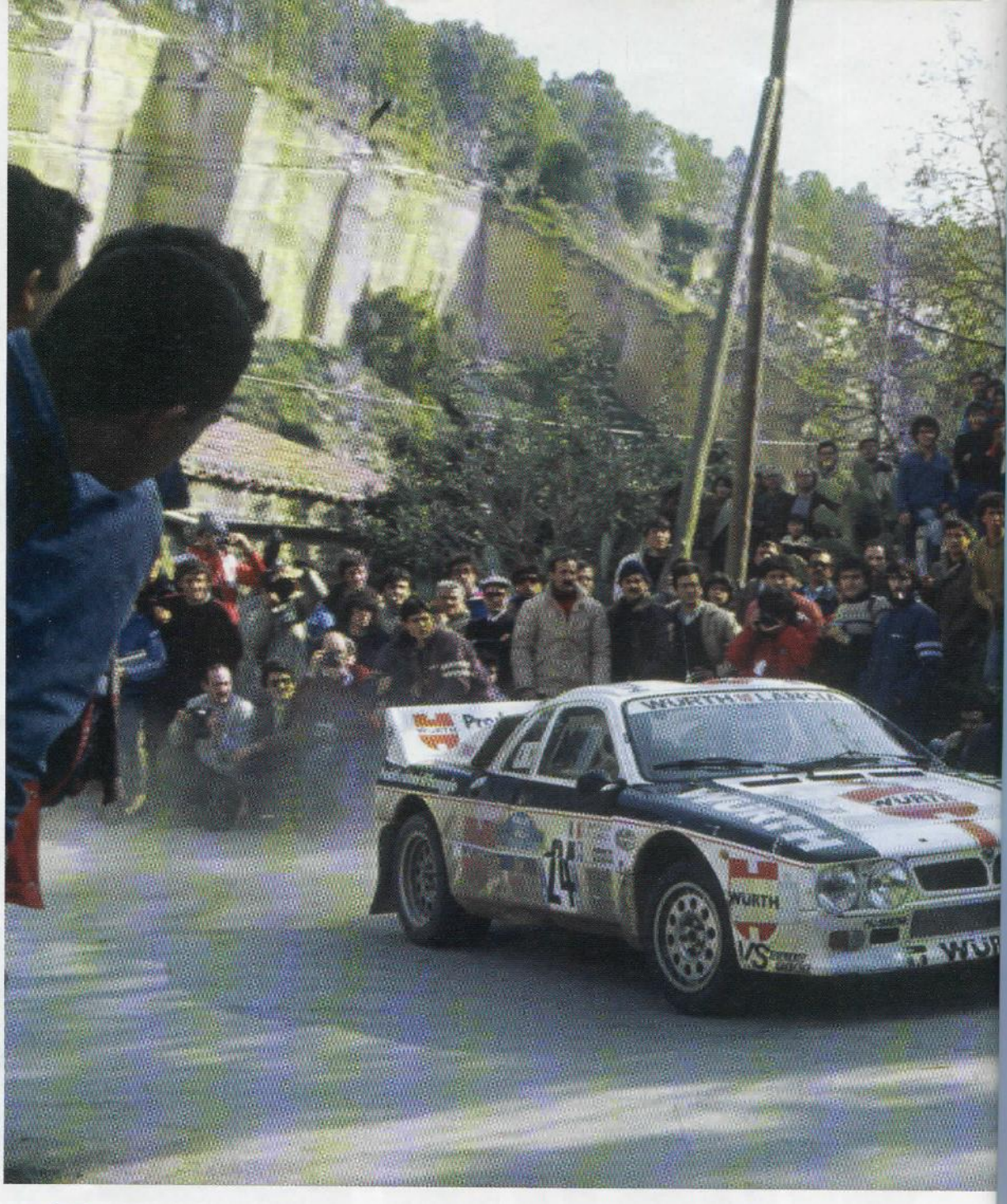
...entusiasmo del suo Vice

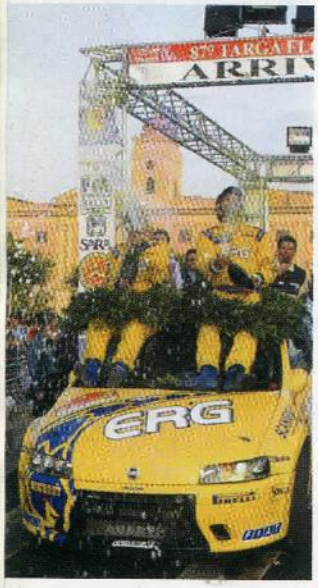


"Angelo Sticchi Damiani, da sempre braccio destro di Macaluso nella gestione delle faccende dell'automobilismo sportivo del Bel Paese lo ha seguito con lo stesso entusiasmo".

di
Piero Libro

Giornalista, si è sempre occupato di corse automobilistiche. E' stato redattore di "Sicilia Motori" dal 1984 al 1995. Collabora con numerose riviste di settore italiane e straniere





Il percorso è obbligato

Nel 1978 la trasformazione in rally e l'abbinamento con quello "Internazionale di Sicilia" nato nel 1972. Nel più moderno tipo di corse su strada, il tentativo di risalire la china nella scala dei valori. Si punta al Mondiale ma la rincorsa è stata sin qui vana

Marzo 2002: dopo 27 anni dall'ultimo successo di Vaccarella ('75), un siciliano torna a scrivere il proprio nome sull'albo d'oro della "Targa". E' il cerdese Totò Riolo in coppia con il "nordico" (ma siculo d'adozione) Maurizio Marin sulla Peugeot 206 (a fianco nel classico passaggio di "Ferla"). Noi titolammo così.. Sotto ancora Riolo-Marin nuovamente vittoriosi lo scorso anno. Nell'altra pagina Andreucci-Andreussi (2003)

Infatti del 15 maggio 1977 non consentono più alla "Targa Florio" di velocità di andare avanti. La Targa, così come la conoscevamo, cessa di esistere in quell'anno, ma comunque non avrebbe potuto avere "vita eterna". D'altronde la gara siciliana era l'ultima "sopravvissuta" fra le grandi gare di velocità in circuito su strada: la Mille Miglia, il Circuito del Mugello, la Carrera Panamericana, ed altre ancora avevano avuto vita ancora più breve. Insieme alla corsa siciliana sopravvive solo la "Mille Miglia" pure questa con la formula rally, mentre al Mugello hanno creato una pista permanente. Ed è proprio una pista permanente, il "Circuito Targa Florio", che si pensa di costruire per far continuare in condizioni sicure e con validità Mondiale la gara siciliana. Una pista che si snoderebbe nei pressi di Cerda e che conserverebbe le vecchie tribune come "cuore" dell'impianto, e come segno di continuità col passato. Se ne parla già prima del 1977 (da quando, nel 1972, la gara perse la validità mondiale) se ne parlerà per qualche anno ancora, fino a quando tutto cadrà nell'oblio, come da migliore costume siciliano.

Nell'attesa che il circuito venga realizzato (sì, c'era chi ci credeva...), l'Automobile Club Palermo (che dal 1961 organizza la manifestazione) deve "inventarsi" qualcosa per dare una continuità al nome "Targa Florio", pur consapevole che la gara inventata da Don Vincenzo non sarà più la stessa.

Ci si deve arrendere ai tempi che cambiano, ed i tempi nuovi dicono che l'equivalente moderno delle corse di durata su percorsi stradali sono i rally. Perlomeno lo erano negli anni '70 ed '80 del secolo scorso, quando le prove del Campionato Mondiale erano delle vere e proprie "maratone avventurose" (ricordate il Safari? Il Montecarlo con il Col de Turini in notturna?). Pertanto la scelta per l'Automobile Club Palermo è facile: un rally lo organizzava già dal 1972 si chiamava "Rally di Sicilia". E intanto era già diventata prova del Campionato Europeo. 2+2 fa 4: questa gara verrà chiamata "Targa Florio-Rally di Sicilia", e con cotanto nome nel giro di qualche anno (al sodalizio di via delle Alpi ne sono certi), la gara siciliana sarà valida per il Campionato del Mondo Rally!

segue a pagina 26

Gianfranco Cunico ha ottenuto la prima delle sue cinque vittorie nel 1983. Correva con la Lancia Rally 037 (al centro) con a fianco Eddy Bartolich. I successivi primati del '93, '94, '96 e '99 lo consacreranno come il pilota con il più alto numero di successi alla "Targa" seguito da Dario Cerrato che segnò la tripletta '85-'87 e poi s'impose per l'ultima volta nel 1989 sempre con a fianco Gepi Cerri

segue da pagina 25

Dopo qualche anno sia i dirigenti dell'Automobile Club Palermo che gli appassionati siciliani si scorderanno di questi proclami, salvo rispolverarli con toni populistici (mentendo sapendo di mentire) nell'approssimarsi dei cento anni di vita della gara ideata da Don Vincenzo!

E fu così che gli appassionati siciliani nel 1978, per la 62° edizione della Targa Florio, non si ritroveranno più alla partenza di "Floriopoli", bensì a circa 80 chilometri di distanza, in Piazza Politeama a Palermo. Non si percorreranno otto giri del "Piccolo Circuito delle Madonie", monti che comunque ospitano sempre il tracciato di gara. Bisogna familiarizzare con termini nuovi come "tappa", "prova speciale", "controllo orario", "riordino". Gli abitati di Cerda, Collesano, Campofelice, non vengono più attraversati a velocità dalle vetture in gara bensì in "trasferimento". E non ci sono più le Ferrari per cui tifare, ma semmai qualche esemplare - e senza grandi pretese- della marca antagonista, la Porsche. L'Alfa Romeo è della partita, ma è una comprimaria; e non vi sono sono i piloti di fama mondiale.

Bisogna fare sacrifici: qualche anno di pazienza e vedremo in Sicilia Alen, Vatanen, Munari, Mikkola, Waldegaard ... Gli "eroi" di quei tempi. Almeno il Campionato Europeo Rallies negli anni '70 ed '80 può contare su pochi ma qualificati partecipanti, grazie anche all'impegno diretto della Lancia; ed è proprio la Stratos (con i colori Pirelli), di Carello-Perissinot ad aggiudicarsi quella edizione, a tagliare per prima il traguardo di Cefalù, luogo segno di continuità con la "vecchia" Targa Florio. La Lancia si aggiudicherà 10 edizioni della "Targa Rally" (come verrà subito ribattezzata dagli appassionati la nuova gara), con la Stratos, la 037 e le diverse versioni della Delta. La "concorrente" torinese, la Fiat, la segue a ruota nel palmares, con un totale di quattro vittorie molto distanti fra loro: quelle del '79 (Vudafieri-Mannucci) e dell'80 (Pasetti-Stradiotto) con le 131 Abarth, e quelle del 2003 e 2004 entrambe con Andreucci-Andreussi con la Punto Super 1600.

Ed in tema di vetture italiane – detto dell'Alfa Romeo, che non è più riuscita a vincere questa gara – i siciliani ringraziano l'intraprendenza ed il coraggio di un preparatore privato, il padovano Michelotto, che crede nelle potenzialità

rallistiche della Ferrari 308 Gtb. È grazie a lui che gli isolani possono nuovamente tifare Ferrari alla Targa Florio, e tornano ad applaudire (e purtroppo per l'ultima volta) un pilota straniero di fama mondiale, già vincitore di gare come il "Montecarlo" ed il "Tour de Corse": il francese Jean Claude Andruet, navigato da "Tilber", nel 1981 porta al successo la vettura di Maranello, che si imporrà anche l'anno successivo con Tognana-De Antoni. Il 1983 registra il primo successo di un allora giovanissimo e promettente pilota, Franco Cunico (Lancia Rally 037), che ritroviamo al "via" della gara siciliana anche quest'anno e che vi vanta il maggior numero di partecipazioni. Il vicentino (che correrà poi anche nel campionato mondiale come "ufficiale", vincendo anche un "San Remo" da privato) vanta oggi il record di maggior numero di vittorie alla Targa: cinque, contando anche quelle del '93, '94, '96 su Ford Escort Cosworth, e del '99 su Subaru Impreza.

Il record precedente apparteneva a Dario Cerrato, nuovo beniamino dei tifosi siciliani, che aveva fatto "poker" con i successi (tutti con delle Lancia Delta del Jolly Club nelle diverse versioni) dell'85, '86 (prima vittoria di un'auto a trazione integrale alla Targa), '87 ed '89. Precedentemente nell'albo d'oro lo aveva preceduto – nel 1984 – un altro pilota vincitore di un "San Remo" mondiale, "Tony", su Lancia Rally 037. Sono infatti le vetture italiane quelle che dominano nei rallies in quegli anni: dal 1978 al 1992 soltanto un'auto straniera, la insolita (rallisticamente parlando) Bmw M3 di Zanussi-Amati riuscirà ad inserirsi nell'albo d'oro. Le ultime vittorie di vetture Lancia arriveranno nel 1990 (Liatti-Tedeschini), nel 1991 (Longhi-Carraro) e nel 1992 (Deila-Scalvini).

Poi inizia un lungo ciclo di domino straniero, che si conclude solo all'inizio del 2000. Oltre alle già citate vittorie di Cunico si registra un altro successo di Liatti (nel '95 con la Subaru Impreza) prima che il pilota piemontese passi con successo al Mondiale; Longhi mette a segno nel 2000 l'ultima vittoria di un'auto a trazione integrale (con la Toyota Corolla), mentre era già iniziato il periodo delle vetture a due ruote motrici: lo aprono Andreucci-Fedele nel 1997 con la Renault Megane Maxi, seguiti l'anno dopo da Travaglia-Zanella (Peugeot 306 Rallye), e da Vita-Mari (Peugeot 306 Kit). Sono gli anni in cui cambiano i regolamenti, la "Targa" in qualche edizione non è più valida per il massimo Campionato Italiano, o se lo è si disputa a fine stagione, con i titoli già assegnati e pertanto senza i protagonisti al "via".

Cadono nel dimenticatoio pure i box e le Tribune di Cerda, la mitica "Floriopoli", che in alcune edizioni aveva ospitato il quartier generale della gara, e che oggi sono ancora lì a "gridare" la loro rabbia. Fortunatamente in tutti questi anni non sono venute meno le prove speciali sulle strade di una parte del "Piccolo Circuito delle Madonie", che mettono a dura prova anche gli "stradisti" di oggi, i rallisti (la prova speciale "Targa", che si corre su circa 30 km del vecchio tracciato, viene considerato la "università" dei rallies). In questi anni non è venuta meno la validità – come ancora oggi – per il Campionato Europeo, che però nel frattempo è stato ridimensionato nel numero di gare che contano effettivamente per il titolo, delle quali la corsa palermitana non fa parte (altro che Mondiale! Ci siamo "giocati" anche il vero "Europeo"...).

Per i tifosi siciliani sarà dura arrivare fino agli anni 2000: il piemontese Dario Cerrato - che aveva sostituito nei cuori dei tifosi siciliani il sicilianissimo Ninni Vaccarella – ha ormai da tempo appeso il casco al chiodo, e gli appassionati isolani si devono accontentare di pur onorevoli piazzamenti non oltre il quarto posto di Alberto Carrotta-Ornella Amara (la prima volta nel 1980 con l'Ascona Gr. 2 "ufficiale", eppoi nel 1981), e Sergio Montalto-"Flay" (Valeria Albamonte) nel 1985 con la Porsche 911. Era venuto meno però l'idolo per cui tifare. Si materializza qualche anno dopo nella persona di un ragazzo che è cresciuto proprio a "pane e Targa Florio"! Totò Riolo riesce a coronare il sogno suo e dei tifosi dell'Isola: riportare la mitica Targa Florio (si, quella di bronzo) in un salotto siciliano, quello della sua casa di Cerda, da dove assisteva al passaggio dei migliori piloti del mondo da bambino. Totò finalmente non ha problemi nella sua gara, e porta al successo la Peugeot 306 Kit in coppia con Maurizio Marin, con cui, dopo due altre sfortunate partecipazioni, ripete il successo nel 2005 con la Renault Clio Maxi. Ma l'anno scorso, se la gioia per la "sua" vittoria è stata sempre uguale nella qualità di pilota, non lo sarà stato da appassionato vero, poiché la "sua" gara non faceva parte del Campionato Italiano. Fra le due vittorie di Riolo si sono registrate (2003 e 2004) i due già citati primi posti di Andreucci-Andreussi, con la Fiat Punto Super 1600. Cui si è aggiunto il "poker" nella combattutta edizione del "Centenario". Con i bravissimi Guagliardo-Consiglio ottimamente piazzati al 5° posto (e primi nella "Scillato"9, e le assicurazioni che il "Mondiale" arriverà nel 2007. Vogliamo crederci!

Alberto Carrotta e Ornella Amara (in alto) sono stati primi siciliani a piazzarsi meglio (4° assoluti) nel "Rally di Sicilia". Risultato ripetuto anni dopo da Sergio Montalto (sopra) con la Porsche 911. A fianco la Ferrari di Andruet-Tilber vincitori nel 1981. Sotto: Roberto Consiglio e Mimmo Guagliardo (foto d'archivio), 5° assoluti quest'anno. In basso: il pilota marchigiano Gabriele Ciuti, involontario e sfortunato protagonista dell'incidente che nel '77 decretò la fine della "Targa" di velocità

Non solo competizioni e raduni compongono il variegato calendario delle iniziative (ufficiali e non), ancora da effettuarsi per festeggiare l'anniversario della corsa più antica del mondo. In queste pagine un vademecum per poter seguire gli appuntamenti più importanti e dei quali sono stati diffusi contenuti e modalità di svolgimento. Alcune attività, purtroppo, devono ancora essere definite nei dettagli (orari, percorsi, località) al momento di "chiudere" questo numero e pertanto ci scusiamo per eventuali imprecisioni indipendenti dalla nostra volontà. Sarà opportuno verificare sui siti degli Organizzatori le ultime informazioni. Non è compresa la "Coppa Florio" di velocità a "Pergusa" per Sport/Prototipi e GT della quale si apprende del forzato rinvio (a settembre?)

CENTURY VILLAGE

Nell'immagine a fianco una pianta a colori del "Villaggio del Centenario" al Porto di Termini Imerese, la cui apertura è stata posticipata a sabato 13

Resterà aperto sino al 4 giugno il "Century Village", ideato e gestito da Promoinvest (a cui l'AC Palermo ha affidato le manifestazioni ufficiali del Centenario). Un grande punto d'incontro dove i visitatori potranno avvicinare i piloti e le personalità che hanno fatto il mito della Targa Florio. Allestito su un'area di circa 60.000 mq., nelle immediate vicinanze del Porto di Termini Imerese, ha la funzione di raccogliere sportivi, appassionati, curiosi e semplici visitatori intorno alle varie attività sportive che animeranno il Centenario.

Realizzato per creare presupposti di incontri tra i protagonisti ed il pubblico, è il luogo ideale dove poter ammirare le vetture che si alterneranno nelle varie manifestazioni a cui è dedicato uno spazio espositivo. Dispone di un'area dedicata agli spettacoli che animeranno le serate del "Village", un padiglione dedicato alle vetture ed alle moto d'epoca, una esposizione dedicata alle vetture che hanno partecipato alla Targa Florio ma che non prenderanno parte alle gare, un padiglione che sarà riservato alla mostra scambio.

Nel "Village" saranno inoltre allestiti gli spazi espositivi dedicati ai musei, alle comunità locali, agli Enti, agli sponsor, un'area commerciale, lo store dove acquistare i prodotti ufficiali del Centenario, diversi stand dedicati alle degustazioni, un fast food, bar oltre a vari espositori specialistici di macchine e moto d'epoca, curiosità, pezzi di ricambio, collezionismo, memorabilia ed altro ancora. La sera il Village sarà animato, sul palco allestito al centro del Villaggio, da diversi artisti, previste anche delle dirette radiofoniche e televisive realizzate da network nazionali.

Sarà visitabile dal giovedì alla domenica dalle ore 17,00 alle ore 23,00.

Mostre ed esposizioni sulle Madonie

Promosse da Promoinvest, sono in programma le seguenti iniziative allestite in location di particolare pregio artistico ed architettonico nei Comuni di: Collesano, Caltavuturo, Campofelice di Roccella, Castelbuono, Castellana Sicula, Cefalù, Cerda, Geraci Siculo, Isnello, Lascari, Petralia Soprana, Petralia Sottana, Polizzi Generosa, Pollina, Scillato, Sclafani Bagni, Termini Imerese e Trabia. Non ancora divulgato però il programma definitivo. Verificare sul sito www.100annitargaflorio.it

- Un secolo di fotografie della Targa Florio
- La Targa Florio nella pittura
- Le auto della Targa Florio splendide miniature
- Mostra Alfa Romeo
- Mostra Lancia
- Mostra Porsche
- Mostra Biscaretti di Ruffia
- Mostra Centenario Pietro Taruffi
- Rapiditas: l'annuario della Targa Florio
- Paesaggi della Targa Florio
- Targa Florio Film
- conografie della Targa Florio
- Mostra storica Autosprint e giornali d'epoca
- Mostra costumi d'epoca

Ricamificio Industriale
MANIAMAX
di M. Ciavarello Embroidery
www.maniamax.com

La cartina del percorso completo che dovranno affrontare i concorrenti alla gara di regolarità compresa nel programma della "Targa del Centenario"

GARA DI REGOLARITÀ AUTOSTORICHE

Il programma dal 16 al 22 maggio

MERCOLEDÌ 17
Verifiche tecniche e sportive
(Acacia Resort Hotel-Buonfornello)
Partenza da Palermo
Salita Montepellegrino
"Gran Prix Montagna"
Trasferimento: Mondello - Erice
Salita a Erice
"Gran Prix Montagna"
Erice-Marsala-Sciacca

GIOVEDÌ 18
Partenza per Agrigento
Valle dei Templi
"Prova a cronometro"
Partenza per Siracusa
Arrivo a Siracusa

VENERDÌ 19
Partenza da Siracusa
Autodromo di Siracusa
"Prova a cronometro"
Partenza per Modica
Castello di Donnafugata
Partenza per Floriopoli
Arrivo al Centenary Village
(Termini Imerese),
expo delle vetture

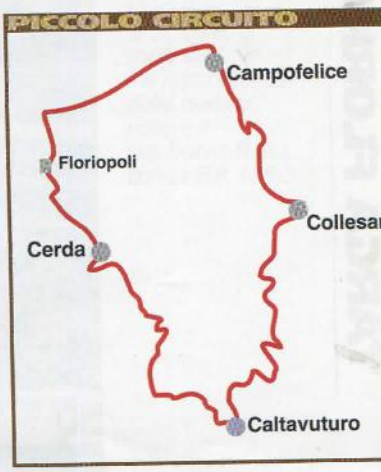
SABATO 20
Giro del Circuito delle Madonie
Visita al Museo della Targa Florio
di Collesano
2° Concorso di Eleganza
"Franca Florio",
Trasferimento al Centenary Village
(Termini Imerese)
Expo delle vetture

DOMENICA 21
Partenza Gara di Regolarità
Giro del Piccolo Circuito,
giro del Grande Circuito
h 17:00 termine della gara

LUNEDÌ 22
Tour: Sulle strade della Targa Florio
Visita guidata alle mostre ed esposizioni del Centenario attraverso
i Paesi delle Madonie
h 18:00 fine del Tour

L'attesa dei concorrenti a Castellana Sicula nel 1906

Sono sessanta gli equipaggi iscritti alla "Gara di Regolarità Autostoriche" organizzata da AC Palermo e Promoinvest, riservate alle vetture costruite fra il 1906 ed il 1977. I concorrenti attraverseranno gran parte dell'isola arrivando sino a Siracusa, passando attraverso la Valle dei Templi, il Castello di Donnafugata, Avola, Noto, Modica. Una maniera per evidenziare tutte l'eccellenze del territorio nel corso delle cinque giornate si svolgimento. La parte agonistica comprende prove cronometrate anche sulle salita di "Montepellegrino", "Erice", nella "Valle dei Templi" e all'Autodromo di Siracusa. Sulle Madonie i concorrenti si daranno battaglia sui tre circuiti stradali (Grande, Medio e Piccolo).



TROFEO FLORIO-HYSTORIC RALLY

Organizzato dall'Associazione Sportiva Historic Promoter Racing (in partnership con il "Team Palikè"), il Trofeo Florio-Hystoric Rally "Città di Cefalù", giunto alla settima edizione, è valido per il Campionato Europeo Rally Autostoriche FIA oltre che per il Campionato ed il Trofeo Italiano della specialità. Gli equipaggi iscritti sono oltre 100 provenienti anche da Francia, Germania, Cecoslovacchia, Svizzera, Norvegia e Stati Uniti d'America, cui vanno aggiunti sette coppie inglesi del club "Historic Motor Racing", fra i cui soci c'è il noto collezionista americano Jason Stuart Wright.

Da venerdì 19 a domenica 21 maggio i concorrenti si daranno battaglia lungo un percorso che da Cefalù (località di partenza e arrivo), comprenderà soprattutto l'anello del piccolo circuito stradale (con passaggio nei comuni di Cerda, Sclafani Bagni, Caltavuturo, Scillato , Collegano, Campofelice di Roccella),

L'Historic Promoter Racing, ha ottenuto da Vincenzo Paladino, unico erede di Vincenzo Florio, l'autorizzazione all'utilizzo del nome per la realizzazione delle manifestazioni denominate: Historic Rally Città di Cefalù "Trofeo Florio" e "Memorial Vincenzo Florio" . Pur se di giovane età la manifestazione si è guadagnata la fiducia dei praticanti e l'attenzione di appassionati ed organi di informazione. La manifestazione è indipendente dalla "Targa del Centenario".

Riolo-Marin all'arrivo di Cefalù lo scorso anno, quando hanno vinto per la seconda volta il rally europeo

"Trofeo Florio"

Il programma in quat

GIOVEDÌ 18
Verifiche sportive e tecniche
Hotel Riva del Sole Lungomare Giuseppe Giardina, 25 - Cefalù

VENERDÌ 19 -1° TAPPA
(Partenza ore 9.31 Lungomare Giardina-Cefalù)

Orario	N.	Denominazione	Lunghezza km
10.23	1	"Tribune"	6,49
10.50	2	"Sclafani Bagni"	12,60
11.48	3	"Scillato"	9,98
12.28	1° riordino a Campofelice di Roccella-Piazza Garibaldi		
13.05	4	"Cerda"	10,09
13.32	5	"Sclafani"	12,60
14.30	6	"Scillato"	9,98
15.10	2° riordino a Campofelice di Roccella-Piazza Garibaldi		

Ore 16.00 arrivo Lungomare Giardina-Cefalù

TARGA FLORIO
il libro ufficiale del Centenario
Un'epopea del Novecento
di Pino Fondi - a cura di Gianni Cancellieri

Il volume rievoca sia le vicende della celebre Targa Florio (1906-1977) sia quelle della Coppa Florio (1905-1981), le due mitiche gare che Vincenzo Florio condusse al successo internazionale. Protagoniste di queste corse furono Fiat, Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Ferrari e Porsche.

La ricostruzione storico-sportiva è sviluppata in oltre 500 pagine, riccamente illustrate da oltre 400 illustrazioni - molte delle quali inedite - che comprendono una preziosa appendice di oltre 150 pagine con le classifiche complete delle varie edizioni. Il libro, scritto da Pino Fondi e curato da Gianni Cancellieri, si annuncia come una pietra miliare dell'editoria del settore.

Per celebrare il centenario della Targa, la Giorgio Nada Editore ha previsto inoltre un'edizione "DeLuxe" in tiratura limitata di 250 copie, numerate singolarmente, stampate su carta avoriata. L'opera, rilegatura in tela, è contenuta in un'elegante box, riportante il logo ufficiale del Centenario.

☐Desidero prenotare_____copia del volume Targa Florio - *Edizione Standard* € 90,00*
☐Desidero prenotare_____copia del volume Targa Florio - *Edizione De Luxe* € 300,00*

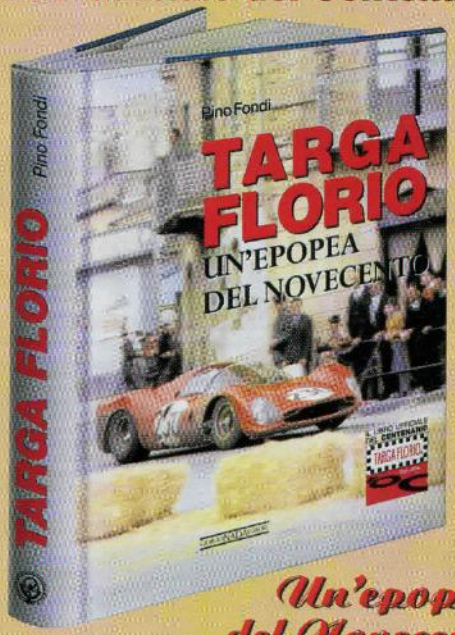
Nome e Cognome_____
Via_____N____CAP____Città_____Prov____
Tel_____Fax_____
Cell_____e-mail_____

☐Effettuerò il pagamento contrassegno
☐Pago con carta di credito ☐Visa/MC ☐Carta Sì ☐American Express ☐Diners
Carta n°_____data di scadenza_____

La spedizione sarà effettuata dalla Libreria dell'Automobile – www.libreriadellautomobile.it

*più spese di spedizione

TARGA FLORIO
il libro ufficiale del Centenario



Un'epopea del Novecento

GIORGIO NADA EDITORE
via Claudio Treves, 15/17 - 20090 Vimodrone (MI) - Italy
tel 02-27301126 - fax 02-27301454
e-mail: info@giorgionadaeditore.it - www.giorgionadaeditore.it

LA GIORGIO NADA EDITORE SARÀ PRESENTE CON UNO STAND AL TARGA FLORIO CENTENARY VILLAGE DI TERMINI IMERESE E A TUTTE LE MANIFESTAZIONI DEL CENTENARIO NEL PERIODO DAL 13 MAGGIO AL 4 GIUGNO.

promoInvest

Savoca-Failla (a sinistra), sono stati fra i protagonisti della passata edizione del Trofeo Florio, con la Fiat 125 S

giornate prevede tre tappe e 16 prove speciali

SABATO 20 -2° TAPPA
Partenza ore 8.01 Lungomare Giardina-Cefalù

Orario	N.	Denominazione	Lunghezza km
8.45	7	Buonfornello	10,09
9.12	8	Vincenzo Florio	18,65
10.00	9	Caltavuturo	7,16
10.50		3° riordino c/o stabilimento Fiat Termini Imprese	
11.30	10	Buonfornello	10,09
11.57	11	Vincenzo Florio	18,65
12.45	12	Caltavuturo	7,16
13.35		4° riordino c/o stabilimento Fiat Termini Imprese	
14.15	13	Buonfornello	10,09
14.42	14	Vincenzo Florio	18,65
15.32		5° riordino a Caltavuturo	
17.00		Arrivo Lungomare Giardina-Cefalù	

DOMENICA 21 -3° TAPPA
Partenza ore 8.31 Lungomare Giardina-Cefalù

Orario	N.	Denominazione	Lunghezza km
8.46	15	Gibilmanna	12,50
9.38		6° riordino a Lascari.Via Libertà	
10.26	16	Gibilmanna	12,50
11.18		7° riordino a Lascari-Via Libertà	
12.00		Arrivo Lungomare Giardina-Cefalù	

N.B.: *gli orari si riferiscono al passaggio teorico della prima vettura*

CERIMONIA DI PREMIAZIONE
Ore 17 Hotel Costa Verde (Cefalù)

HISTORIC RALLY
CITTÀ DI CEFALÙ
"TROFEO FLORIO"
18 - 19 - 20 - 21 MAGGIO 2006
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP
CAMPIONATO ITALIANO RALLY AUTOSTORICHE
FIAT
Banco di Sicilia
Capitalia Gruppo Bancario
LANCIA
Alitalia
KARIBE TEAM
maremonti
STANCAMPIANO
GRUPPO AVERNA
FERDICO GIUSEPPE
INSIEME PER LA VITA
www.trofeoflorio.it - www.palike.it - www.karibeteam.it

2° CONCORSO DI ELEGANZA "FRANCA FLORIO"

Donna Franca Florio in un ritratto d'epoca. E' stata l'ammirata moglie di Ignazio Florio, fratello di Vincenzo

Per i possessori delle più belle e curate vetture storiche oltre alla possibilità di partecipare alla gara di regolarità, c'è anche l'opportunità di aderire al Concorso di Eleganza. I concorrenti percorreranno un itinerario simile a quello dei regolaristi. Sabato l'atteso esame degli esperti.

Autostoriche e Concept Cars

IL PROGRAMMA

MERCOLEDÌ 17 MAGGIO
Partenza da Acacia Resort Hotel (Buonfornello)
Erice
Marsala
Sciacca

GIOVEDÌ 18 MAGGIO
Partenza per Agrigento
Valle dei Templi-
Museo-Giardino
della Kolymbetra
Partenza per Siracusa

VENERDÌ 19 MAGGIO
Partenza da Siracusa
Avola-Noto-Modica
Castello di Donnafugata
Partenza per Floriopoli
Arrivo al Centenary Village (Termini Imerese),
expo delle vetture

SABATO 20 MAGGIO
Giro del Circuito delle Madonie
Visita al Museo
della Targa Florio di Collesano
2°Concorso di Eleganza
"Franca Florio",
trasferimento
al Centenary Village
(Termini Imerese)
expo delle vetture

DOMENICA 21 MAGGIO
Tour guidato: "Sulle strade
della Targa Florio"
Visita alle mostre
del Centenario (prima parte)
ed i Circuiti della Targa Florio

LUNEDÌ 22 MAGGIO
Tour: "Sulle strade
della Targa Florio"
Visita guidata
alle mostre ed esposizioni
h 18:00 fine del Tour

CLUB AUTO E MOTO D'EPOCA
F. SARTARELLI

~ Info: 349.6637663
~ Club: 0923.533878
~ www.cametp.it

Città di Trapani
Azienda Prov.le Turismo Trapani

2ª Notturna
MANIFESTAZIONE DI AUTO E MOTO
DI INTERESSE STORICO A CALENDARIO ASI

10 GIUGNO
Piazza Municipio
ORE 21,30

Verifiche tecniche
ORE 16,00 - 18,30
Piazza Vittorio

PEUGEOT
CAMARDAUTO S.R.L.
VIA MARSALA, 375
- XITTA - TRAPANI - TEL.0923.532000 -
www.camardauto.peugeot.it

Caffetteria
SELF SERVICE
PALAZZO PLATAMONE

Concessionaria
Motorrad
Italmoto Trapani

Floriopoli (in questa foto risalente alla edizione per gli "80 anni" nel 1986), tornerà ad animarsi nel primo week-end di giugno in occasione del rally per autostoriche compreso nella "Targa del Centenario"

RALLY AUTOSTORICHE

Da venerdì 2 a domenica 4 giugno si disputerà il rally riservato alle autostoriche (costruite tra il 1906 ed il 1977), articolato su tre giri del Piccolo Circuito. Sono iscritti circa 40 equipaggi. In coda ai concorrenti del rally, una dozzina di partecipanti con vetture Sport, Prototipi e GT, daranno vita ad una competizione di regolarità pura. Il quartier generale è fissato –come un tempo- a "Floriopoli" dove si svolgeranno le operazioni ante-gare (verifiche sportive e tecniche), e da dove i concorrenti partiranno ed arriveranno

In programma dal 2 al 4 giugno

VENERDÌ 2 GIUGNO
Verifiche tecniche e sportive

SABATO 3 GIUGNO
Ricognizione del Piccolo, Medio e Grande Circuito delle Madonie

DOMENICA 4 GIUGNO
TARGA FLORIO DEL CENTENARIO
Rally Autostoriche
Tre giri del Piccolo Circuito delle Madonie

L'home page del sito ufficiale del centenario. Si "naviga" agevolmente fra i tanti eventi in programma

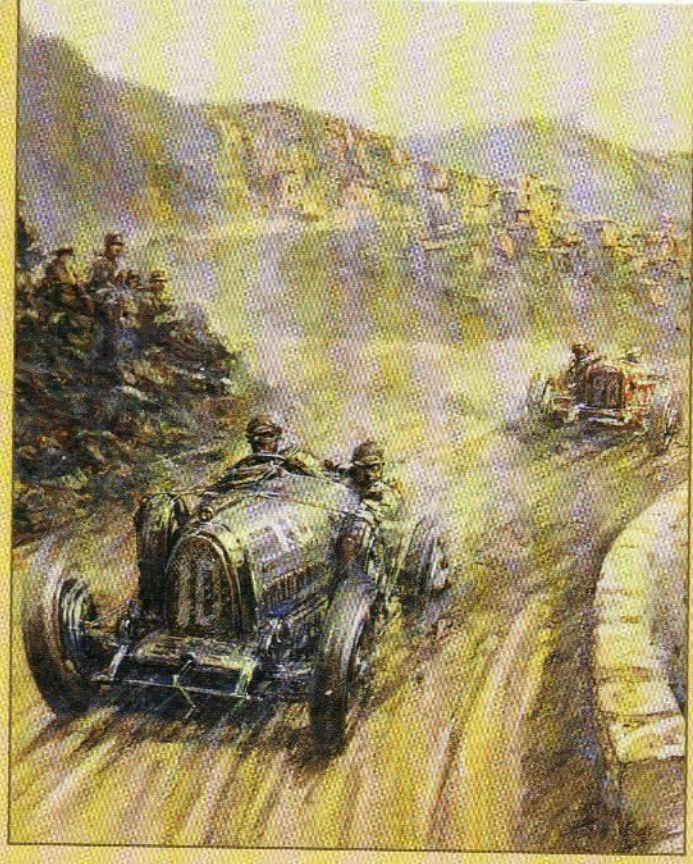
Innovazione & Tradizione a Palermo

Concessionaria Ufficiale HONDA
Spataro

In via G. Di Marzo 9/e - Tel. 091.7308512 - spataro@hondaauto.it

di
Renzino Barbera

Poeta dialettale, scrittore e attore umorista. Notevole la sua produzione. Ha ispirato tanti comici siciliani. Palermitano, 83enne, vive a Taormina da diversi anni



Cerda 'na vota

Mi dissi un picciriddu:
– Cuntami 'na storia.
– Chi storia vuoi?
– 'Na storia di Paladini!
– Ora t'a cuntu...
– Amunì cumincia... C'era 'na vota...
– No, chista accumincia...

Cerda 'na vota,
nunn'era ca un paisi:
Un campanili cunnitu c'un pizzicu di casi,
Comu na varca nica-nica-nica,
Spirduta d'intra un mari di muntagni.
Ma un ghiuornu di maggiu
Passatu e chinu 'i suli,
Cerda divintò 'na capitali.
Di Cerda si parrò puru a Milanu!
Un vecchiu alivu,
Di centucinquant'anni,
Ca sta affacciatu 'o latu di la strata,
Ca passa" a tempu 'i polca "p'u paisi,
Quannu a sittembri nascivu l'alivi,
Ii teni boni cuntannuci 'na storia;
'Na storia 'i Paladini senza spata,
Armati d'occhialuna e di curaggiu.
La favula la scrissi un certu Floriu,
Un omu: scaltru comu un Saracinu,
Cu la figura d'un principi nurmannu,
La gioia pì l'arti d'un anticu grecu,
Signuri di vita comu unu Spagnolu
E giustu e forti comu 'nu Rumanu.
Tira la summa: Lu veru Sicilianu!
Tutto accuminciò c'un manifestu,
Stampatu a Cerda, a Gangi, a Petralia
E poi vuciàtu a forza di tamburu:
"Duminica ci sunnu le corsi d'automobili!
Tiniti attaccati 'ncasa
Cani, porci a gaddini!
Cu muori, muori a cuntu suo
E lu Sinnacu sinni scutulia! "
Era di maggiu;
E 'ntutta la Sicilia
L'estati torna c'un gran surrisu 'i suli
Scanzannu lu furmentu ancora virdi,
A pedi nudi,
Vistuta di gersumini
E 'na curuna 'ntesta
Di zagara reggina.
L'alivu, sinni stava ad occhi 'nchiusi;
Quannu senti arrivari:
Paladini... cu l'ermu biancu

Di pagghia arraccamata
E li curazzi di linu mmaculatu,
Nu paru 'i baffi 'o postu d'a "celata",
Armati sulu di 'nguanti e bastuncinu.
E poi tri dame:
'Nciurati comu rama
E c'un cappeddu precisu a un paralumi.

'Na dama addivintò di ciralacca...
Picchì l'amicu si livò la giacca,
'E cavalieri cci vinni 'u svinimentu
Picchì 'na dama s'avia livatu u 'nguantu...
E l'alivu era già tuttu alluccutu
Pi 'sti figuri d'omini "farfalla",
Quannu successi la fini du Creatu!
Prima arrivò un tronu
tuttu sparatu,
Comu tempesta, si Diu fussi arrabbiatu.
E vinni di la valli,
S'ingrossa a la muntagna...
Un mazzu 'i margheriti sbucciaru
pi lu scantu,
E persi, un ficudinnia, tutti li so spini,
C'era 'na vacca sempre a testa vascia
E ghisò li corna quantu un campanili...
Lu furmentu s'attisò,
Un passaru vulò...
L'alivo s'affirrò
Cu li radichi 'ntà terra
E cu li rama 'ncelu vuciò:
"Misericordia!"
e poi arrivò lu mostru
Currennu all'impazzata.
Pi diri ca c'è scantu
Ca lingua barunali,
Si dici testuali:
"Tremare come foglia".
Figurati 'n'alivu, ca nnavi settimila! "

Di mostri nni passaru
Quantu na caterva:
A sulu, a dui, a quattru
Murdennusi la cuda
Pi tutta la jurnata,
Senza pigghiari ciatu.
E poi vinni la notti,
Ca nun sapeva nenti!
Allura li civetti,
Li griddi e li cicali,
Si misiru a cuntari
Di la jurnata fuoddi.
Pisanti ca l'alivu
Muriu tuttu scantatu?
Ma no, bidduzzi mei.
L'alivu è giudiziusu!
Capiu ca si trattava
D'un granni "avvenimentu".
Ogni annu aspetta, uora,
La primavera duci;
E sapi ca turnannu,
Turnannu primavera,
S'un tuorna dda cullana
Di mostri a fari guerra,
Veni a diri ca la guerra
purtroppu, c'è davveru!
E quantu è fattu praticu
Di machini dd'alivu!
Sulu cu menza ucchiata
Capisci: cilindrata,
Cu è lu guidaturi,
Chi marca è lu muturi,

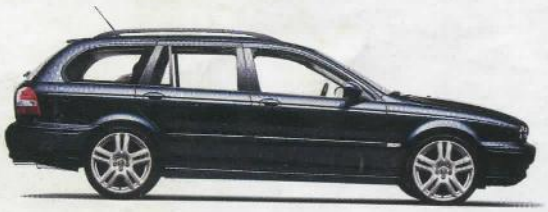
Saluta ogni passaggiu,
E quannu resta sulu,
Parrannu 'o ficudinnia,
Metti 'na rama 'nciancu
E dici: "Sul mio onore!
Nun fazzu ogghiu d'aliva,
Ma ogghiu pi muturi!"

(per gentile concessione dell'Autore)

JAGUA

X-Type Diesel. Tutto e *subito*

Wagon e Berlina



Wagon e Berlina
allo stesso prezzo

OFFERTA VALIDA PER
VETTURE DISPONIBILI

JAGUAR X-Type Classic

26.900 *euro*

Anticipo **Zero**

299 *euro al mese*

EURO 4 - 3 ANNI DI GARANZIA A CHILOMETRAGGIO ILLIMITATO - TAGLIANDI A PREZZI STABILITI

J&D Concessionaria unica per la Sicilia

J&D Catania - Via Oliveto Scammacca 81
J&D Messina - Contesse - Uscita S.Filippo
Jaguar Palermo - Via Giotto 22

Numero verde 800 472323 - gruppofoti.com

GRUPPO FOTI AUTOMOBILI