

# Auto d'Epoca

ANNO XVII - N. 4 - APRILE 2000

LIRE 10.000

## Fiat 600 D

derivate e  
fuoriserie

Targa  
Florio  
1929

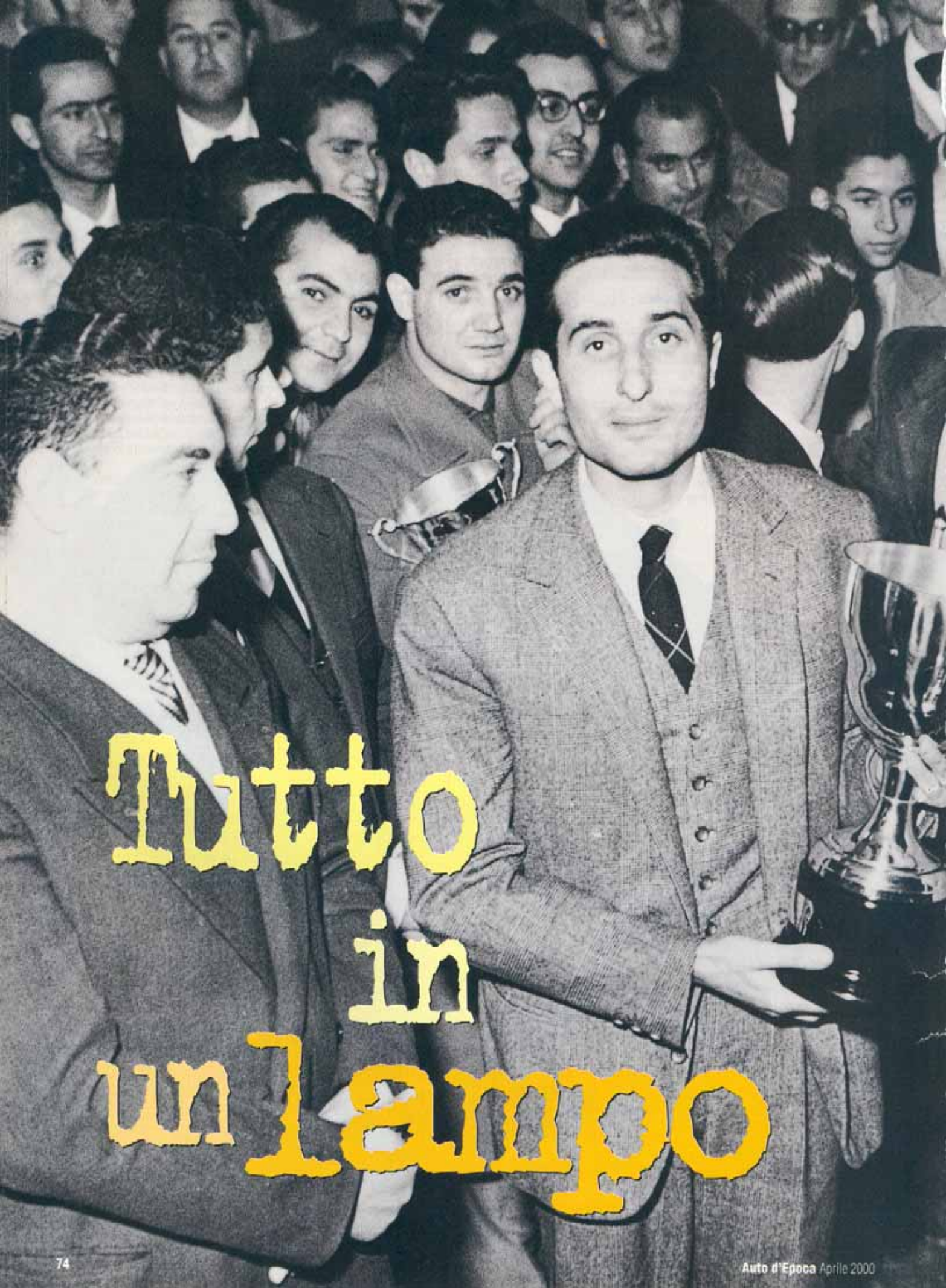


AAR  
Eagle F1

La 24 Ore di  
Le Mans 1955

Maserati  
Eldorado





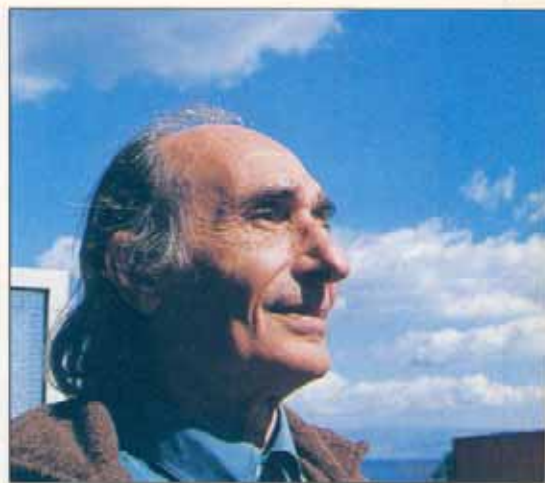
Tutto  
in  
un lampo





Come tutti i giovani appassionati del dopoguerra anche Gianni Giordano inizia la sua carriera alla chetichella e, sfuggendo al controllo della famiglia in epoca studentesca, si presenta su una comune Fiat 1100-103 nella titolata corsa Catania-Etna. Nelle classi Turismo di serie non erano consentite modifiche radicali alla meccanica e a tutto il complesso della vettura, mentre era possibile sostituire il carburatore, lucidare i condotti della testa, incrementare il rapporto di compressione. Il motore veniva così appena "sveltito" rimanendo sostanzialmente conforme all'originale. E il 1956. Il debuttante si trova ad affrontare ventisei avversari ma riesce a conseguire il quarto posto di categoria. Incoraggiato da tale risultato, prende parte alla cronoscalata dei Colli S. Rizzo, dove un terzo posto lo spinge a proseguire nell'impegno agonistico.

Per restare nella categoria dei 1100 cc, accettabile sotto il profilo economico, anche se molto affollata, acquista una coupé Pininfarina derivata dalla Fiat 1100/TV, con carrozzeria in alluminio e meccanica più sportiva della berlina di serie. Sotto l'egida dell'appena fondata Scuderia S. Rizzo di Messina, il giovane pilota inizia il 1957 al Circuito di Siracusa dove però è costretto al ritiro. Subito dopo si classifica quarto all'Etna, terzo a Bellolampo e ventunesimo al Raduno Cortemaggiore. Intuisce quindi che il motore della sua auto non è competitivo e si rivolge alla Stanguellini per l'aggiornamento della meccanica che gli



consentirà nel 1958 di imporsi in molte gare. Giunge infatti secondo alla Corsa del Monte Pellegrino, ad Avola, a Gambarie, ancora a Bellolampo e sull'Etna. Inoltre consegue il terzo posto ad Erice, alla Coppa S. Rizzo e sulla Brindisi-Selva di Fasana. Partecipa poi alla massacrante Targa Florio, ma è costretto al ritiro per noie meccaniche quando ha già superato metà gara, come gli accade poi anche a Valledlunga. Giordano capisce che per vincere sono necessarie vetture competitive e così decide di permutare la sua Fiat 1100 con una Fiat 8V Zagato che gli permette pure un salto di categoria. Inizia il 1959 ed è

**In alto:** un'immagine di quest'anno del pilota siciliano.

**Qui a lato:** Gianni Giordano e il suo copilota Rizzotti alla premiazione dei piloti della Scuderia Etna.

**Qui sotto:** Giordano alla sua prima gara, la Catania-Etna, che gli frutterà il quarto posto nella classe 1100.

## Gianni Giordano

Una carriera intensa e fulminea, durata solamente cinque anni ma tempestata da continui successi. Così si presenta l'attività del pilota siciliano che portò sempre con sé, sotto il sedile della vettura di turno, un cappellino e una maglietta sportiva portafortuna

testo di Gaetano Pantano



subito primo ad Erice, Bellolampo, Montepellegrino, alla Targa del Busento, a Gambarie, Avola e alla Corsa dell'Etna. Conquista un secondo posto al Giro di Sicilia ed è terzo alla Pontedecimo-Giovi. Per un guasto al motore si ritira nel corso del quinto Giro della Coppa InterEuropea sulla pista di Monza e al terzo giro della Targa Florio. Alla 10 Ore Notturna di Messina, mentre procede in prima posizione nella classe 2000, notoriamente composta da auto e piloti più titolati, il motore cede ed egli è costretto a fermare la sua corsa. Tuttavia a fine stagione è vice campione italiano del Trofeo della Montagna e riceve un'interessante proposta di ingaggio dalla Mercedes. Ma il suo carattere mite e riservato, l'amore per la propria terra, gli studi intrapresi e la



famiglia non gli consentono di accettare. Nel 1960 Gianni cede alla tentazione di acquistare una vera auto da corsa e si orienta verso la Osca, trattando direttamente con i fratelli Maserati. Si iscrive alla Targa Florio nella categoria Sport 1600 e parte pieno di speranze a bordo di una fiammante Osca 1500 cc ma la delusione è cocente perché il motore cede durante il quarto giro, dopo soli 250 km di gara. Vola subito in Emilia per narrare la vicenda ai fratelli Maserati che lo esortano ad acquistare un motore in grado di fargli riavviare l'attività in quell'inizio di stagione. Nasce ovviamente una discussione sui costi, non certo trascurabili, specialmente per Gianni, ancora studente universitario. Ma la proposta dei costruttori ha il sapore



**In alto:** il pilota su Osca Maserati 1500 cc, alla partenza della Messina-S. Rizzo.

**Qui sopra:** la Fiat 1100 TV Pininfarina in alluminio all'arrivo di una Catania-Etna disputata alla fine degli anni '50, dove giunge quarta.

**Qui a lato:** alla partenza della Trapani-Monte Erice del 1960.

**Qui a sotto:** Giordano al via della Catania-Etna del 1960.



**Gianni  
Giordano**



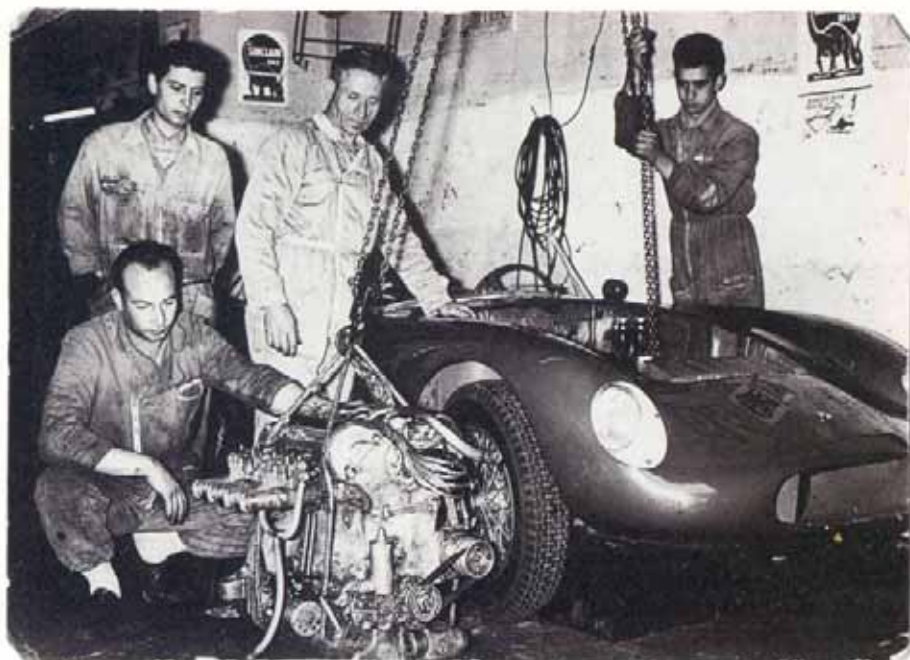
delle favole. Giordano acquista il motore con l'allettante promessa di un ingaggio sicuro, qualora si classifichi fra i primi tre della classe 1600 Sport, nell'imminente gara del Circuito di Caserta. Il pilota inizia quindi le sue ricognizioni sul circuito, percorrendolo a piedi e studiando, metro per metro, il nastro d'asfalto. Durante la gara sfodera tutte le sue risorse, guida al limite senza però correre rischi e giunge primo al traguardo, ottenendo, con la vittoria, l'ingaggio ufficiale e il controvalore del motore appena acquistato. Inizia così l'anno dei suoi sogni che lo vede incoronato campione italiano di velocità conduttori nella classe sport fino a 1600 cc e vice campione italiano del Trofeo della Montagna. E sempre nel 1960 si classifica primo al Giro dei Due Mari, a Erice, al Monte Pellegrino, all'Etna, alla Pontedecimo, Gambarie, Vallelunga, San Marino e al Trofeo Ascari. Si inserisce poi nelle piazze d'onore con un secondo posto alla Bolzano-Mendola, al Circuito del



Mugello, alla Bologna-San Luca e alla Coppa Pergusa. E giunge terzo a Monza nella Coppa InterEuropa, a conferma di una stagione agonistica veramente magica. Con la conquista del titolo tricolore si conclude anche la collaborazione ufficiale coi fratelli Maserati. Per disputare l'annata 1961, Giordano passa alla Scuderia Etna di Catania. E, nonostante le esigenze della vita incalzino, cede al fascino di alcune gare come la cronoscalata di Gambarie, che vede la sua Osca 1500 prima assoluta, la Catania-Etna, dove giunge primo di categoria e terzo assoluto, e la Messina-S. Rizzo, che gli riserva un primo posto di categoria e un secondo assoluto. Viene pure il turno della sua quarta presenza in Targa Florio dove, in coppia col compagno di scuderia, Pippo Gasso, conquista la prima posizione della sottoclasse Gran Turismo su Ferrari 3000.

Si chiude così, in soli cinque anni, la rapida carriera di un grande appassionato. Fra i suoi ricordi ci sono le figure del copilota principe Starrabba di Giardinelli e del maestro Pucci che gli indicava i segreti di percorso della Targa Florio.

Racconta di non aver conosciuto la paura durante le gare e di non aver mai temuto per la vita o per la salute, osando sempre entro certi limiti e perseguendo costantemente una guida pulita. Uomo estremamente razionale, non ha mai tralasciato la superstizione di portare sotto il sedile della vettura di turno il vecchio cappellino e la maglietta



**In alto:** all'officina Ferrito viene montato il nuovo motore, col quale Giordano vincerà al Circuito di Caserta del 1960 e concluderà l'anno conquistando il titolo di campione italiano velocità conduttori nella classe fino a 1600 cc.

**Qui sopra:** dietro il cotano aperto della Maserati la coppia Starrabba-Giordano si scambia le impressioni al box della Targa Florio del 1960. **Qui sotto:** la bella Lancia Junior Dragada della Scuderia Trinacria che venne affidata a Gianni Giordano.

**Al Circuito di Caserta giunge primo al traguardo, ottenendo l'ingaggio ufficiale della Maserati. Quell'anno diviene campione italiano di velocità conduttori nella classe sport fino a 1600 cc**



sportiva fuori uso. Quella stessa superstizione accompagnò Gianni al ritiro dalle corse quando, alla vigilia di una manifestazione nel 1961, un suo amico e collega gli fece notare che era stato fino a quel momento il solo pilota a non avere incidenti in gara. L'occasione per confermare la sua superstizione arriva proprio in quel Gran Premio di Messina dove la Lancia Junior Dragada della Scuderia Trinacria, a lui affidata, è costretta a un ritiro al terzo giro, per inspiegabili noie al cambio, evidenziate sin dalla partenza. A questo punto, per non rischiare di rovinare la carriera, si ritira definitivamente dalle corse. E così alla soglia dei trent'anni, riprende e completa gli studi presso l'Università di Napoli, inserendosi successivamente nel mondo del lavoro dove affianca all'attività di architetto quella di giornalista. ■