

AUTO SPRI NT

**ROMA
GIALLA**

non solo
per
l'ALPINE
di
JABOUILLE

Nun te lasso passà... (perchè «parrocchiale»?)

ANNO VXI 11-18 maggio 1976 L. 400

N. 20 settimanale di automobilismo

esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70



6 MAGGIO 1906: SI DISPUTO' LA PRIMA «FLORIO» IL 16 MAGGIO (SIA PURE CON ETICHETTA NAZIONALE) SI RINNOVA LA TRADIZIONE

LA «TARGA» non muore mai. La corsa su circuito stradale più lunga del mondo, bocciata per ragioni di sicurezza dalle superiori autorità sportive che l'hanno declassata, sulla carta, togliendole la validità mondiale, celebrerà domenica 16 maggio la sua 60.esima edizione. Sulle strade delle Madonie che per lunghi 72 chilometri da ripetersi otto volte, ancora una volta vedranno una ininterrotta siepe di pubblico, in una gara d'emulazione e in un sogno di vittoria si rincorreranno le Gran Turismo speciali, le «silhouettes» e le vetture Sport a dimostrazione della forza vitale e insostituibile dell'automobile.

Sessanta volte TARGA

ERA L'ALBA. Nella Sicilia degli aranci e dei banditi, stava per iniziare un'avventura. Dieci macchine, venti uomini, una targa d'oro massiccio e un nome: Florio. Era il 6 maggio 1906 — settant'anni fa — e si disputava la prima edizione della Targa Florio. Lontanissime nella memoria e nella fantasia le macchine di allora erano il prodotto di una preistoria meccanica che stava fatalmente cambiando l'uomo.

Erano le cinque e mezza, forse le sei del mattino quando Vincenzo Lancia su Fiat scattò con tutta la potenza della sua quattro cilindri. Poi via via gli altri nove: Le Blon (Hotchkiss), Cagno (Itala), Fournier (Clement Bayard), Bablot (Berliet), Pope (Itala), Le Tellier (Clement Bayard), De Caters (Itala), Rigal (Itala), Graziani (Itala). Ecco i nonni, anzi i bisnonni, delle attuali vedettes del grande «circo».

La vigilia della Targa era stata movimentatissima. A causa degli scioperi contemporanei degli operai francesi e del personale della Navi-

gazione Generale italiana, alcune macchine non arrivarono in tempo a Palermo e così qualche corridore restò appiedato. Per esempio Victor Hemery e Hanriot attesero invano e scalpitanti le loro Darracq. Mancò anche una Mors e una Mendelssohn.

Bablot su Berliet, Mottard su La Buire e Rigal su Itala furono i primi concorrenti a raggiungere Termini Imerese e ad iniziare le prove. Sullo sfiancante circuito delle Madonie essi iniziarono un allenamento accuratissimo: riuscirono, in un giorno, a percorrere anche tre volte l'intero circuito. Ma andò a finire che Mottard uscì di strada andando a cozzare contro un terrapieno mettendo la macchina fuori uso. Il meccanico fu lesto a saltare e a salvarsi. Il pilota invece riportò gravi ferite: fu il primo ferito della Targa Florio.

Dopo Bablot, Mottard e Rigal arrivarono tutti gli altri. Henry Fournier era forse il nome di maggior spicco o comunque l'uomo che solleticava più di tutti la fantasia dei cronisti e dei tifosi. Biondo, alto,

grosso e gioviale (come Vittorio Lancia) era approdato all'automobilismo dopo una serie di successi come ciclista e come guidatore di tricicli a motore. Fu un'esperienza per lui interessantissima fatta a fine Ottocento negli Stati Uniti. Era infatti aggregato ad una troupe che lo esibiva in spettacoli d'arte varia: forse con quei primi tricicli, Fournier avrà fatto anche il giro della morte. Poi trovò un mecenate che gli comprò le macchine e Fournier vinse la «Parigi-Bordeaux» e la «Parigi-Berlino», che erano un po' i «gran premi» dei primi del secolo.

C'era poi Pope col suo inseparabile sigaro (come Jimmy Brian, lo ricordate a Monza, nella «500 miglia?») anche al momento della partenza Pope aveva il suo bravo sigaro acceso in bocca. Victor Rigal era l'autista dei Florio; aveva preso il posto di Nazzaro, lanciato verso la strada degli immortali. De Caters era un barone pieno di soldi. Paul Bablot era un veterano della «Gordon Bennet». Poi c'era Le Blon. Una barba da «diavolo rosso», Le

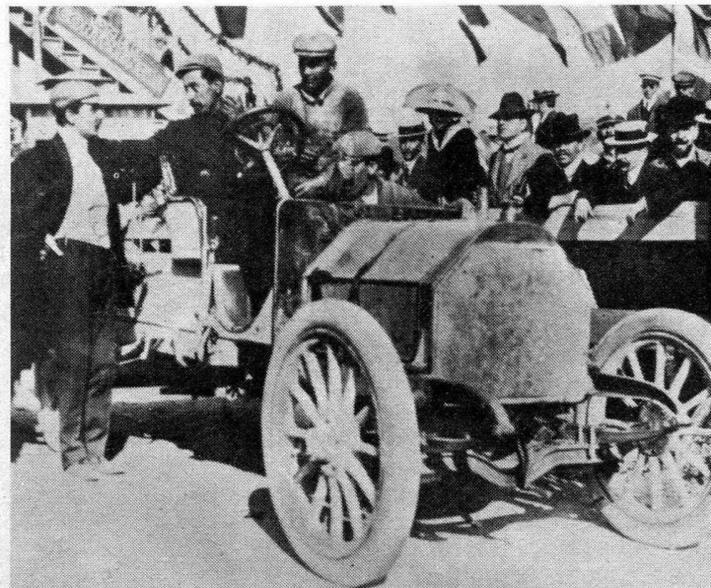
Blon pilotava una Hochkiss. Al suo fianco non aveva un meccanico ma la moglie. Armata di occhiali, avvolta in un enorme spolverino bianco, con la testa avviluppata in un velo, madame Le Blon resistette imperterrita per più di dodici ore.

Le macchine partirono a dieci minuti l'una dall'altra, al segnale del cronometrista Gilberto Marley. Preannunciato da un colpo di cannone prima e da uno squillo di tromba poi, alla fine del primo giro era in testa Cagno, che per percorrere i 148,823 chilometri aveva impiegato 2h50'10". Secondo Lancia (2h56'23"), terzo Bablot (2h56'55"), quarto Fournier (3h06'25"), quinto Graziani (3h25'12"), sesto De Caters (3h34'37"), settimo Le Blon (3h45'44").

Al secondo giro Graziani era il più veloce, avendo impiegato 3h09'16", mentre Cagno — sempre in testa — aveva impiegato otto minuti in più. Dopo il terzo e ultimo giro, Alessan-

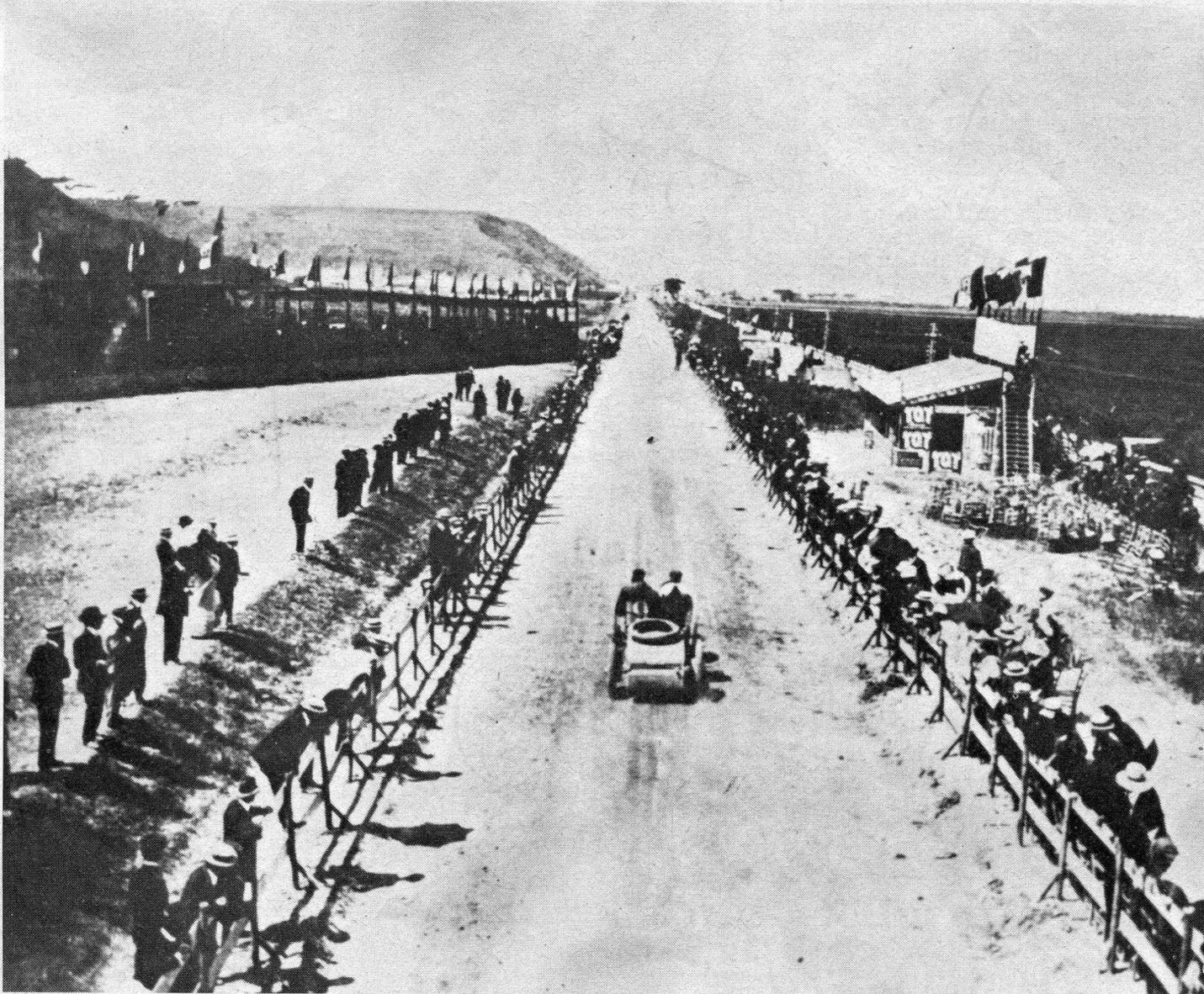
Cesare De Agostini

CONTINUA A PAGINA 6



6 maggio 1906. Donna Franca Florio, moglie di Ignazio, fratello di Vincenzo, si avvia alle tribune per assistere alla prima Targa. A destra, il vincitore Cagno su Itala assieme a Vincenzo Florio. Sotto, il rettilineo d'arrivo della prima edizione della Targa

(ARCHIVIO C. DE AGOSTINI)



CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

dro Cagno aveva segnato il tempo complessivo di 9h32'22". Veniva poi Graziani con 10h15'32"1/5, Bablot con 10h20'05"1/5, Rigal con 10h25'08"4/5, De Caters con 10h38'26"1/5. Il giro più veloce restava il primo di Cagno alla media di 46,200 chilometri all'ora. Dopo lo scadere del tempo massimo arrivarono Maurice Fournier e Le Blon.

Cominciarono quindi i resoconti delle avventure dai vari concorrenti. Pope aveva dovuto ritirarsi per la rottura della tubazione del serbatoio. Il guasto gli era capitato in un punto dell'immenso circuito ove benzina era una parola addirittura sconosciuta. L'irruento Fournier andò a cozzare contro un masso, danneggiando così l'assale posteriore della sua vettura che riprese la marcia a fatica. Lancia lamentò una rottura nel serbatoio e poi una perdita di compressione in due cilindri che avevano finito col fessurarsi.

Rigal e Bablot dovettero patire un contrattempo assurdo. Si fermarono per fare il « pieno » in una di quelle primitive stazioni di servizio messe in piedi in tutta fretta per la corsa. Accadde che l'addetto — non si sa chi — nella concitazione del momento, afferrò un bidone e ne versò il contenuto nei serbatoi: prima in quello di Rigal e poi in quello di Bablot. Fatto rifornimento, i piloti ripartirono in tutta fretta ma, fatti cento metri, le macchine si fermarono. Nel serbatoio non c'era benzina, ma acqua. Prima di poter ripartire con tutto ordine, troppo tempo era trascorso per poter pensare ad una vittoria.

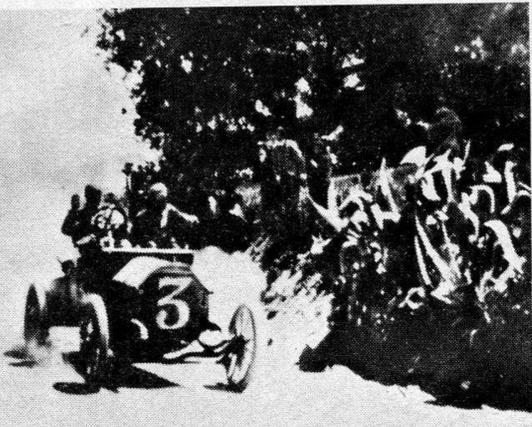
I coniugi Le Blon furono perseguitati dalla continua necessità di

cambiar gomme: operazione che allora era molto complicata, dato che non esistevano ruote di scorta complete e pratiche.

Solo il vincitore, il compassato Alessandro Cagno, non aveva avuto da lamentare particolari inconvenienti. Cagno guidava un'Itala di 7433 cc, capace di 100 cavalli e di 1200 giri. Calmo e tranquillo durante tutta la gara, Cagno, però, perse le staffe proprio sul momento di ar-



L'Itala di Alessandro Cagno, vincitore della prima Targa Florio, in corsa



FLORIO '76

STRATOS

c. PORSCHE

PALERMO - Visto come vanno le cose nei campionati mondiali (Silhouettes e Sport), forse tutto sommato non è un male per la Targa Florio la sua attuale titolazione « solo » nazionale. Se non altro, promette equilibrio a tutti i livelli, con un selezionato numero di ottimi piloti privati a fare da corona a qualche equipaggio assistito in maniera più « ufficiale ». Fra questi ultimi, Gianfranco Ricci con la sua Stratos gr. 4 di Rino Fabbri potrà usufruire dell'appoggio molto consistente di Carlo Facetti, che è libero poiché la Lancia ufficialmente non scende in Sicilia. La Targa 1976 è valida per i titoli nazionali gruppo 4 e 6, ma è aperta anche alle gr. 5 silhouettes oltre 2000 ed alle gr. 2 con due classi, la 2000 e la oltre 2000.

In gruppo 4, oltre alla Stratos di Ricci-Facetti, notiamo l'altra Stratos di Dal Ben-Besenzoni, le Porsche di Bianco (con il turbo), quella di « Tambauto » e Bonomelli (toh, chi si rivede), quella di Radicella. In gruppo 6 spicca la Osella PA4 di Zorzi-Schon, l'altra Osella di Anzeloni-« Pooky » e quella dei vincitori della 2000 a Monza, « Amphicar »-Florida. Di interessante il debutto su una sport di Anna Cambiaghi, con Galimberti su una GRD, e il debutto stagionale di Duilio Truffo con una Lola 1300. Dovrebbe completare il « cast » della Sport, e con serie velleità, la Chevron 3000 di Nesti, che deve confermare l'iscrizione.

Fra le silhouettes, spicca la Pantera De Tomaso di Pietromarchi e Micangeli, mentre è da segnalare la presenza di Ballestrieri (vincitore dell'edizione '74) su una Alpine sedici valvole della Giada Auto in coppia con Caliceti, mentre Barbasio è iscritto come riserva. In gruppo 2, sarà una faccenda privata fra piloti siciliani.

rivare. Fu così intensa l'emozione di vincere la targa d'oro, che appena tagliato il traguardo frenò a più non posso. La manovra fu così brusca che la corona dentata della povera Itala si ruppe di schianto. Ma Cagno aveva ormai vinto a 46 orari. Dato il percorso e data la macchina, la media fu addirittura sensazionale.

Erano quasi le cinque della sera del 6 maggio 1906.

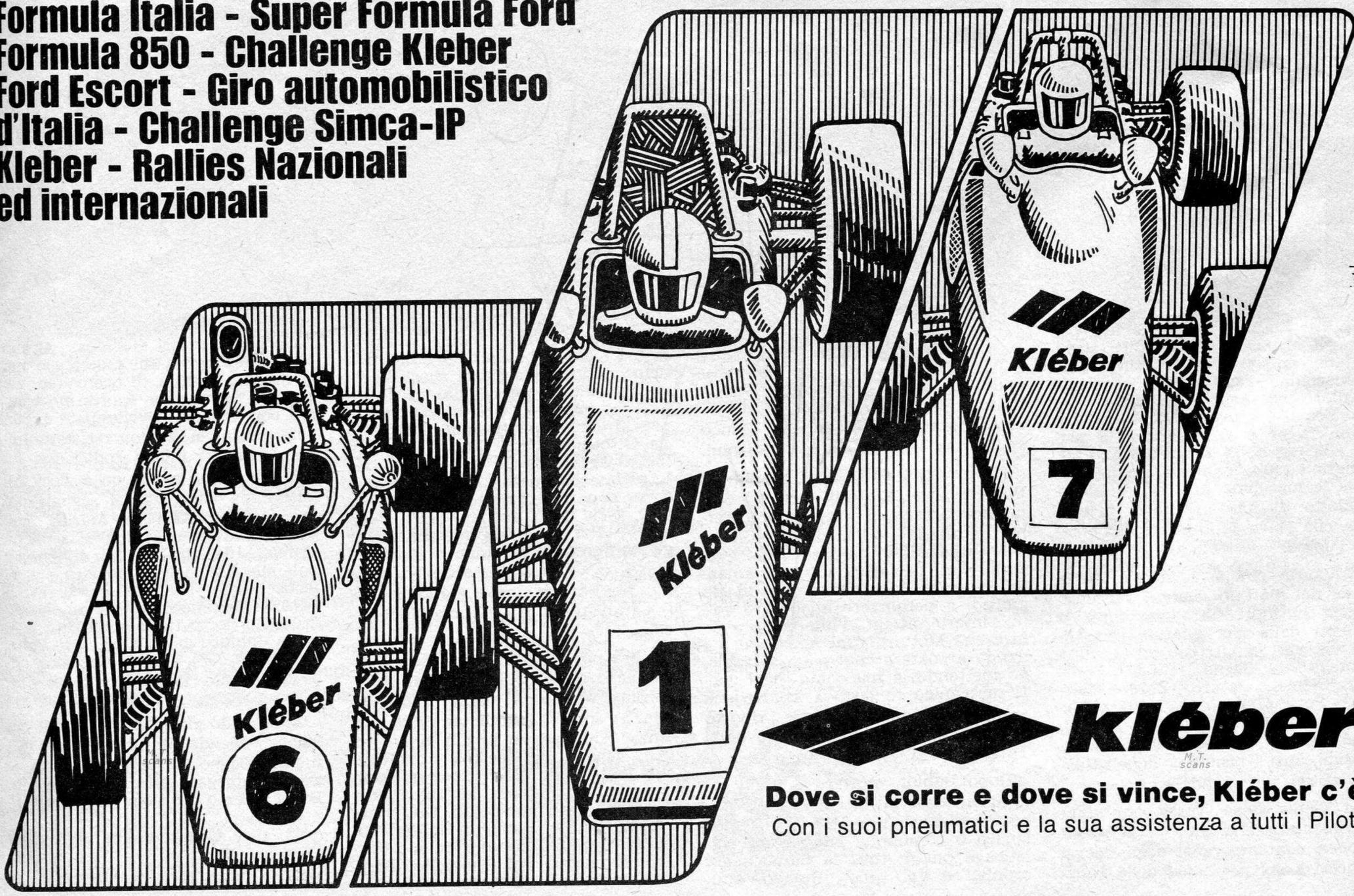
c. d. a.

Le ore della Targa

VERIFICHE: mercoledì 12 dalle 9 alle 12 e dalle 16 alle 19; giovedì 13 dalle 9 alle 12.
PROVE: venerdì 14 dalle 9 alle 15.
GARA: domenica 16, partenza ore 9.

Al via verranno ammessi i primi 70 tempi in assoluto, senza distinzione di categorie o classi.

Formula Italia - Super Formula Ford
Formula 850 - Challenge Kleber
Ford Escort - Giro automobilistico d'Italia - Challenge Simca-IP
Kleber - Rallies Nazionali ed internazionali



Dove si corre e dove si vince, Kleber c'è.
 Con i suoi pneumatici e la sua assistenza a tutti i Piloti.