

QUATTORRUOTE

RIVISTA MENSILE PER GLI AUTOMOBILISTI DI OGGI E DI DOMANI



Panorama delle vetture aperte

Quanto costa adoperare una 600

Prova della Bianchina

Le strade per andare a Bruxelles

Vacanze in roulotte

Anno III n. **6** fascic. 29

Giugno 1958 - Lire 300

Vincenzo Florio si concede un attimo di riposo.

La Targa Florio ha più di cinquant'anni



L'idea di una grande corsa alle Madonie venne in mente a Vincenzo Florio nel 1903, quando si disputava la Parigi-Madrid. Ma prima di realizzare questo progetto, organizzò a Brescia la «Coppa Florio». Soltanto nel 1906 fu registrato nell'ideale anagrafe delle competizioni automobilistiche l'atto di nascita della celebre corsa siciliana. Prima della Targa Florio, erano venute alla luce la «Parigi-Berlino», la «Parigi-Vienna», e contemporaneamente la «Parigi-Madrid», che resta nel ricordo come una delle più massacranti corse su strada. A nessuno era venuto in mente, però, di organizzare una competizione su strada, in circuito chiuso, in condizioni di sicurezza quasi ideali, alle quali si avvicinava solo la «500 Miglia di Indianapolis», ma in modo ben diverso, in quanto già si maturava l'avvento della pista. La prova siciliana era la prima, quindi, che si svolgesse su un tracciato stradale chiuso benché molto difficile. Quando Florio, allora un dinamico giovanotto con baffi e paglietta, ebbe l'ardire di rivelare a qualche amico le sue intenzioni di realizzare una «tornata delle Madonie», venne considerato un esaltato. Le avversità non furono poche, soprattutto perché l'organizzazione di una contesa automobilistica incontrava a quei tempi l'ostilità dell'opinione pubblica: nelle prime competizioni molti

corridori vi avevano lasciato la vita e ciò aveva creato un'atmosfera sfavorevole alla organizzazione di altre corse. Chi si cimentava nelle prime tentazioni era considerato un candidato al suicidio. Sulle colonne dei più autorevoli giornali dell'epoca era uso scagliarsi contro i fautori delle «maledette gare con la morte» e anche contro i principali protagonisti di esse: i corridori.

Contro questi ultimi qualcuno scrisse: «I corridori automobilisti, novelli Icaro terrestri, saranno destinati a vedere liquefarsi le ali della loro incosciente caparbieta autolezionistica».

E c'era chi sentenziò: «I corridori moderni sono i condannati a morte da quella infernale, mostruosa macchina detta automobile. Essa è il loro patibolo e, al contempo, il loro carro funebre. Ma la loro bara sarà comune a quella di tutti».

Tutte le difficoltà anziché scoraggiare Florio lo spronarono a superare ogni ostacolo. Vi riuscì pienamente, e la prima Targa Florio creò le fondamenta dello sport automobilistico.

Nel 1906 la Targa Florio vide dunque la luce nella polvere di quelle strade siciliane che allora si chiamavano «trazzere». Essa si svolse sul Grande Circuito delle Madonie per 3 giri, pari a 446 km, complessivi, e rappresentarono una impresa memorabile. Vi presero parte 22 concorrenti, e fra essi i più grandi nomi di allora, come Lancia, Le Blon, Fournier, Bablot, Cagno e altri ancora. Dopo questo riuscito tentativo si constatò subito come la corsa delle Madonie fosse utile alle prime concezioni costruttive, e come essa potesse effettivamente collaudare compiutamente le qualità di guida di un pilota. Difatti, la formula della Targa Florio era idonea a provare praticamente, ciò che al banco d'officina veniva impostato con i migliori mezzi materiali e con



Boillot su Peugeot, durante la Targa Florio del 1925. Assidua è stata la partecipazione di questo corridore francese alla famosa corsa siciliana, nella quale però riuscì ad imporsi solo nel 1919.



Targa Florio 1937: le macchine ai boxes poco prima della partenza. Si noti la Maserati di Severi, contrassegnata col numero 16, che vincerà la corsa. Questa edizione si disputò sul circuito cittadino del Parco della Favorita invece che alle Madonie.

LIBRO D'ORO DELLA TARGA FLORIO

Anno	Vincitore	Marca	Media
1906	Cagno	Itala	46,890
1907	Nazzaro	Fiat	54,086
1908	Trucco	Isotta Fraschini	59,940
1909	Ciuppa	Spa	54,663
1910	Carliolato	Franco	46,980
1911	Ceirano	Scat	43,800
1912	Snipe	Scat	42,648
1913	Nazzaro	Fiat	54,360
1914	Ceirano	Scat	62,280
1919	Boillot	Peugeot	55,020
1920	Meregalli	Nazzaro	51,924
1921	Masetti	Fiat	58,236
1922	Masetti	Mercedes	63,091
1923	Sivocci	Alfa Romeo	59,040
1924	Werner	Mercedes	66,018
1925	Costantini	Bugatti	71,600
1926	Costantini	Bugatti	73,511
1927	Materassi	Bugatti	71,040
1928	Divo	Bugatti	73,476
1929	Divo	Bugatti	74,375
1930	Varzi	Alfa Romeo	78,019
1931	Nuvolari	Alfa Romeo	64,834
1932	Nuvolari	Alfa Romeo	79,296
1933	Brivio	Alfa Romeo	76,336
1934	Varzi	Alfa Romeo	69,222
1935	Brivio	Alfa Romeo	79,149
1936	Magistri	Lancia	67,088
* 1937	Severi	Maserati	107,704
* 1938	Rocco	Maserati	114,303
* 1939	Villoresi	Maserati	136,445
* 1940	Villoresi	Maserati	142,287
* 1948	Biondetti	Ferrari	88,866
* 1949	Biondetti	Ferrari	82,723
* 1950	Bornigia	Alfa Romeo	86,797
1951	Cortese	Frazer Nash	76,613
1952	Bonetto	Lancia Aurelia	80,025
1953	Maglioli	Lancia 3000	80,630
1954	Taruffi	Lancia 3000	89,930
1955	Moss-Collins	Mercedes	96,280
1956	Maglioli	Porsche 1500	90,970

(*) N.B. - Negli anni 1937, 1938, 1939, 1940 la Targa Florio si disputò sull'autodromo della Favorita con partecipazione di macchine monoposto e grand prix. Le edizioni del 1948, 1949 e 1950 furono organizzate su un circuito stradale diverso da quello originale, e quindi vanno considerate a parte.

l'ingegno dei primi progettisti di automobili. Il percorso siciliano era tortuoso, e si inerpicava in salite e si sviluppava in discese. Esso metteva a fuoco le qualità degli organi più vitali di un autoveicolo: il telaio, il ponte, i freni, il cambio, le sospensioni, il sistema di guida, i pneumatici (che da poco erano stati creati dall'americano Goodyear seguiti poco dopo da quelli di Welch Dunlop, il creatore dei pneumatici a « tallone ») e gli stessi motori, costretti a soffrire per le continue accelerazioni e decelerazioni che si susseguivano senza interruzione. Tutti questi organi subivano consumi notevolissimi, che suggerivano ai costruttori le modifiche e miglioramenti da apportare. I piloti collaudavano così le macchine mettendoci tutta la loro abilità nella guida e si rendevano conto quali fossero gli elementi meccanici da sfruttare meno o più a seconda delle circostanze. Con la Targa Florio nacque effettivamente la concezione della tenuta di una automobile su strada, e si ebbero le idee più chiare sul rapporto tra peso e potenza.

Le edizioni della Targa Florio successive alla prima, formarono grandi assi della guida e perfezionarono le prime rudimentali automobili. Il percorso di gara era

sempre lo stesso, variava soltanto nel numero dei giri da effettuare e nel chilometraggio da coprire.

Dal 1906 al 1924 il tracciato delle Madonie venne percorso in 4 giri, 3 giri e una volta in un giro. Nel 1925 esso fu portato a 5 giri pari a 540 Km., e in seguito si giunse agli 8 giri del piccolo Circuito delle Madonie. Gli episodi più drammatici accompagnarono le diverse edizioni. Nel 1925, quando la Bugatti impose la sua superiorità a tutte le automobili dell'epoca, Meo Costantini ingaggiò un serrato duello con le due « Peugeot » di Wagner e Boillot. Costantini sapeva che non era facile l'impresa per la sua Bugatti. Era però il solo che potesse tener testa a Wagner e Boillot, che procedevano di conserva, decisi a fargli rovinare definitivamente i freni già provatissimi dopo tre giri di corsa. Costantini intuì la tattica del due degni avversari, e in ogni curva entrò in piena accelerata come se la curva non esistesse. All'arrivo Wagner e Boillot riconobbero in Costantini un maestro della guida, quando si resero conto che per due giri l'avversario aveva marciato quasi senza freni.

Achille Varzi era un grande maestro nel conciliare il consumo dei freni con la tenuta del cambio. Nella edizione da lui vinta nel 1930 su 450 Km. di percorso, marciò negli ultimi due giri alla media costante di 78 Km/h: una prestazione davvero notevole. All'arrivo la sua macchina non sembrava affatto provata ed era in grado di continuare la corsa per altri giri.

Nel 1932 Nuvolari vinse in modo memorabile la Targa Florio: la gara venne disputata su 8 giri per complessivi 576 Km. Il campione mantovano tenne una media di 79, 296 Km/h: « record » che 20 anni dopo

solo Bonetto riuscì a superare. Non potremo mai dimenticare come correva il grande Tazio: è soprattutto vivo nel nostro ricordo il modo con cui Nuvolari affrontava una particolare curva, dove sistematicamente, giro per giro, sfiorava col mozzo della ruota sinistra un paracarro inclinato sul bordo della strada, paracarro che pareva messo apposta per ingannare chiunque. Entrava in quella curva senza cambiare e senza frenare, come si trattasse di correre in rettilineo, e con quel paracarro che obbligava le automobili a cozzarvi contro la ruota sinistra. Nuvolari che era nella squadra dell'Alfa Romeo iniziò la corsa lanciatisimo, tanto che la sua « Alfetta » diede l'impressione di non reggere fino al termine. Il solo Varzi, tra gli inseguitori, gli tenne testa, fin quando, per un guasto alle valvole, fu costretto a ritirarsi.

Dopo il ritiro di Varzi, Nuvolari anziché rallentare la sua andatura la accelerò al massimo, ricordandosi che il suo grande rivale due anni prima aveva stabilito il primato alla media di 78 Km/h sia pure con tre giri di meno: il mantovano batté quel record.

Dal 1906 al 1936 la Targa Florio si disputò sul circuito stradale delle Madonie; nel 1937 essa fu trasferita all'Autodromo della Favorita, anno in cui cominciò a imporsi la Maserati monoposto « Grand Prix », e che conservò la sua imbattibilità sino all'inizio dell'ultima grande guerra. Terminato il conflitto fu difficile superare le difficoltà che si opposero al ripristino della gara, che tuttavia riprese nel 1948. Nel 1951 la vittoria di Cortese con la Frazer Nash, dimostrò che la Targa Florio era utile sul suo originale circuito delle Madonie. L'anno successivo la corsa venne vinta dal povero

Bonetto, alla guida della Lancia B. 20. Fu Bonetto a superare il primato di Nuvolari, che resisteva da 20 anni, naturalmente non considerando le edizioni disputate sul circuito della Favorita, superando gli 80 chilometri/h. Bonetto all'ultimo giro sapeva che il serbatoio della sua macchina non conteneva carburante sufficiente a compiere gli ultimi chilometri. Dopo il termine del rettilineo di Bonfornello, la sua « B. 20 » fu costretta a ridurre di molto l'andatura, e a poche centinaia di metri era completamente all'asciutto. Riuscì ad avanzare con l'aiuto del motorino d'avviamento; poi Bonetto, sceso a terra, dovette spingerla a braccia fin sulla linea del traguardo. Da considerare che tale linea era posta in salita.

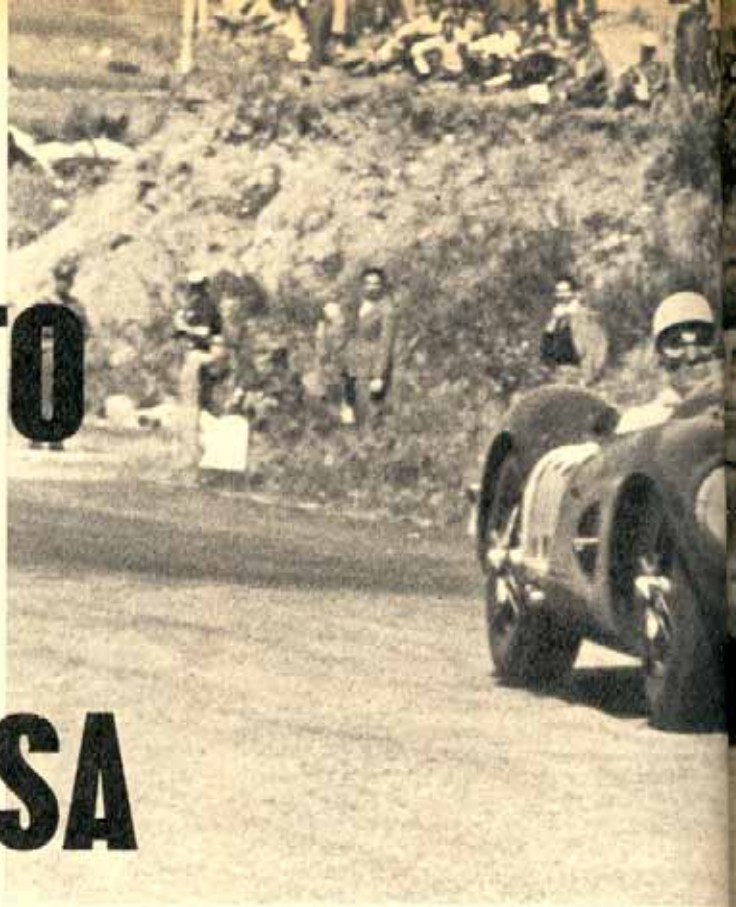
Oggi noi appassionati e nostalgici dei tempi eroici di queste gare, memori delle vecchie glorie che per esse corsero e si conquistarono gli allori portando alla vittoria le automobili di quei tempi, ci chiediamo di quali prodigi sarebbero capaci sulle vetture odierne assi quali Nazzaro, Varzi, Nuvolari, Costantini, Materassi e gli altri che vorremmo citare se lo spazio non ci fosse tiranno. Non vogliamo con ciò togliere nulla al valore di giovani corridori quali Moss, Musso, Collins. Pensiamo ai vecchi con amore, guardiamo i giovani con ammirazione, poiché sappiamo che la Targa Florio impone problemi di sempre più ardua soluzione. E' ormai una delle gare più impegnative del mondo, su un fondo difficile, con un percorso di mille chilometri. Certamente, nonostante i progressi compiuti dalla tecnica nel campo delle macchine sportive, la Targa Florio esige uomini di valore eccezionale.

PINO FONDI



La drammatica conclusione della Targa Florio 1952. Bonetto, rimasto senza benzina a pochi metri dal traguardo, è costretto a spingere a braccia la sua Aurelia « B 20 »: ma vincerà ugualmente.

LA SICILIA HA RITROVATO LA SUA GRANDE CORSA



Il risultato delle prime due gare valevoli per il campionato mondiale marche (Mille Chilometri di Buenos Aires e 12 Ore di Sebring) avevano indubbiamente tolto alla Targa Florio quel sapore di incertezza senza il quale una manifestazione sembra dover assolvere al solo compito di far felici i suoi organizzatori per il fatto stesso di essere stata autorizzata (oggi sono di moda i contrattempi e i contordini).

Tuttavia nel caso della Targa Florio questo discorso era valido fino ad un certo punto. La Ferrari — fatto inconsueto — aveva preso le cose per tempo trasferendo il suo quartiere generale a Cefalù già parecchi giorni prima della gara. Evidentemente temeva — non a torto — che il percorso del Piccolo Circuito delle Madonie favorisse in modo particolare le agili e nervose Porsche, e una vittoria di queste ultime avrebbe in gran parte annullato il vantaggio acquistato a Buenos Aires e a Sebring. Vi era inoltre la minaccia della Aston Martin, che, pur essendo presente con una sola vettura, si sarebbe valsa di un eccellente equipaggio, quello formato da Stirling Moss e da Tony Brooks.

La struttura sulla quale la manifestazione si sarebbe dovuta articolare c'era, dunque, ma cominciò a sericchiolare sin dal primo giro di gara, per l'impeto con cui Stirling Moss iniziò la sua corsa. Una leggera uscita di strada provocava un guasto al sistema di raffreddamento dell'Aston Martin del Campione inglese, che, non soltanto impiegava almeno 5 minuti di più per effettuare il primo giro, ma doveva rimanere almeno 25 minuti ai box in attesa che i meccanici riparassero il guasto.

Al termine del primo giro, in altre parole, la situazione era interamente nelle mani delle Case italiane poiché non solo la Ferrari occupava le prime posizioni del-

la classifica, ma l'Oscà di Cabianca e di Colin Davis rintuzzavano gli attacchi della Porsche di Behra-Scarlatti.

Molte cose, come vedremo, erano invece destinate a cambiare.

Primo rilievo da fare: se la 42ª Targa Florio fosse durata soltanto sei ore, come era stato suggerito, anziché corrersi sulla distanza di 1000 km (14 giri), non avrebbe avuto i risultati che ha avuto e la tecnica avrebbe perduto un banco di prova dei più impegnativi. Perché, o queste gare si fanno tenendo presente qualche obiettivo extra sportivo, o è preferibile limitarle nel tempo e nello spazio, curando più il lato spettacolare della questione, così come fanno gli inglesi a Goodwood, a Silverstone e a Aintree, quando organizzano manifestazioni sulla distanza di appena 50 miglia.

Nella Targa Florio, la distanza fu un elemento negativo per molti concorrenti e per molte macchine, nel primo caso sfacendo la resistenza di taluni guidatori che finirono fuori strada, nel secondo determinando un'usura di telai (i motori, al contrario, non sono molto sollecitati) che portò al sacrificio di equipaggi con ottime possibilità.

Che cosa avvenne, in definitiva, ai quattro equipaggi della Ferrari perché uno solo di essi mantenesse la posizione assunta inizialmente? I « leaders » sin dal primo giro furono Luigi Musso e Gendebien, cioè due guidatori che in fatto di stile non hanno certo da invidiare nulla agli altri di cui si vale il costruttore modenese. E la Targa Florio è una gara che si vince di stile, di cervello, più che di forza. La forza porta ad un risultato quasi sempre inevitabile: l'uscita di strada. Ne rimase vittima lo stesso Stirling Moss, che non si accontentò di un solo fuori strada ma di un secondo, questa volta decisivo, proprio quando —

non avendo più altro da sperare — si era posto in mente di realizzare una serie di giri veloci. Non fu un'impresa inutile, tuttavia, che la cosa gli riuscì al 4º giro, durante il quale coprì i 72 km, del percorso in un tempo che, per la seconda volta nella storia lunghissima della Targa Florio, corrisponde ad una velocità superiore ai 100 chilometri l'ora (42'15" media 102,157, record precedente: Moss su Mercedes, 43'7" media 100,187 nel 1955).

Vittime di uscite di strada furono pure Trips e Hill, il che danneggiò non poco i rispettivi compagni (Hawthorn e Collins) e molti altri, tra i quali lo stesso Jean Behra che se la cavò con nulla, per fortuna, che egli veramente meritava il secondo posto assoluto.

In realtà gli unici che non facessero la conoscenza con i solidi muretti che spesso fiancheggiano la strada delle Madonie, furono proprio Musso e Gendebien, ma poco mancò (svuotamento del serbatoio dell'olio dei freni) che la loro marcia regolarissima venisse frustrata dal più irritante dei guasti.

Fu una vera fortuna per Ferrari che l'inconveniente potesse essere ovviato prontamente: verso la fine le cose si misero in modo tale che una qualsiasi defaillance della vettura di Musso e Gendebien avrebbe significato un addio al primo posto.

Scomparso Moss dalla lotta e frapposto un buon margine sulla Porsche di Behra-Scarlatti, era chiaro che Musso e Gendebien non avevano alcun interesse a forzare l'andatura, e mancò quindi il solo elemento di interesse che ormai sussisteva: la lotta contro il cronometro.

Non era infatti impossibile la conquista del nuovo record. Le condizioni stradali erano migliori di quelle del 1955, anno in cui Moss e Collins stabilirono al volante della Mercedes 300 SLR la nuova media



L'Aston Martin «3 litri» di Moss che ha stabilito il record del giro ad oltre 102 km/orari.

record. E Musso aveva tutta l'aria di voler mirare proprio a questo spintovi anche dalla considerazione che, finalmente, non si sarebbe potuta invocare alcuna giustificazione favorevole alle macchine tedesche, la cilindrata delle 300 SLR del 1955 essendo uguale a quella delle Ferrari odierne.

Fu invece saggio non puntare su questo obiettivo e la media calò progressivamente, con il diminuire della minaccia delle Porsche e per effetto del ritardo subito da Musso quando rimase senza freni e dovette arrangiarsi con il cambio per quasi tutto un giro.

A conti fatti possiamo trarre queste deduzioni: la media dei vincitori fu inferiore a quella di Moss-Collins del 1955, ma superiore a quelle di tutte le altre edizioni escluse l'anzidetta; Ferrari ha portato al traguardo 3 delle sue 4 vetture rispettivamente al 1°, 3° e 4° posto, il che è indubbiamente un buon risultato, considerata la severità della prova; la Porsche ha ottenuto un altro risultato positivo non solo per quanto si riferisce al 2° posto assoluto, ma anche perché due delle tre macchine da essa schierate terminavano regolarmente la corsa (la seconda al 6° posto assoluto), mentre la terza cedeva soltanto nel finale.

In realtà, considerata la fortissima selezione (13 macchine classificate su 41 partite) le medie cilindrata si sono riconfermate più adatte al tortuoso percorso delle Madonie che non le grosse cilindrata, sebbene non sia del tutto esatto considerare le «3000» tra queste ultime.

Più giusto dire che la cilindrata imposta quest'anno relativamente alle vetture sport appare infinitamente più logica e più razionale della libertà concessa sino allo scorso anno e che portò agli assurdi ben noti. Tuttavia non sfuggirà il fatto che su 13 macchine classificate 9 sono di cilindrata inferiore o pari a 2000 cc. (3 unità), il che deporrebbe a favore delle medie ci-

lindrata. In effetti, soltanto due «3000» non terminarono la corsa (la Ferrari di Munaron-Seidel e la Aston Martin di Moss-Brooks), ma la seconda delle due non vi riuscì per ragioni che interessano più la condotta dello spericolato pilota che ne era al volante che non la resistenza del veicolo.

Nel quadro generale della corsa, va considerato soddisfacente il 5° posto assoluto di Cabianca-Bordoni su Osca 1500 e così il 6° posto di Von Hanstein-Pucci sulla Porsche Carrera. Le Alfa Giulietta si comportarono secondo il rendimento che possiamo ormai considerare loro abituale, e che nel caso di questa gara si materializza in tre macchine classificate su 13 in totale.

La Targa Florio riaffermò l'azione tremendamente selezionatrice del suo percorso e bisogna convenire che le gare su strada come queste sono insostituibili ai fini di un approfondito collaudo del veicolo. D'altra parte basta conoscere il Piccolo Circuito delle Madonie per attribuirgli un valore particolare anche per quanto si riferisce alla valorizzazione del pilota. In realtà, al di là del risultato tecnico, il fatto più soddisfacente che traspare dalla dura 42ª Targa Florio è proprio la valorizzazione di alcuni guidatori che sebbene non proprio giovani, come Giorgio Scarlatti, meritavano certo una migliore considerazione.

In conclusione la Targa Florio ha scoperto una grande verità: i piloti esistono sol che si sappiano scoprire e valorizzare. Non è abbastanza curioso il fatto che la Ferrari si sia valse in Sicilia di due italiani, due inglesi, due tedeschi e un americano e la Porsche di un francese, di due italiani e di un tedesco?

Ognuno, in sostanza, scopre che la moglie degli altri è sempre più bella della propria.

IMPRESSIONI DI UN PILOTA CHE HA "FATTO," LA TARGA FLORIO

In merito all'organizzazione di questa gara, è da rilevare il cattivo stato del fondo stradale in molti tratti (per esempio tra Cerda e Collesano); l'inconveniente, che troviamo anche in altri nostri circuiti, è rappresentato dalla eccessiva ghiaietta sull'asfalto non ancora indurito. Questo ha provocato molte uscite di strada, anche da parte dei migliori piloti, essendo, in quelle condizioni di fondo, la stabilità nella frenata e nelle curve molto aleatoria, per il variare dell'aderenza, riducendo ad un gioco di fortuna la tenuta di strada delle vetture. Altro grave rischio, che deve essere in ogni modo eliminato, è costituito dalle prove a circuito aperto. Se è possibile chiudere il circuito per tutta la giornata della corsa, dovrebbe anche essere possibile trovare un paio d'ore, il venerdì e il sabato, magari nelle prime ore del mattino, per poter fare eseguire le prove necessarie ad ogni corridore con strade chiuse. Bisogna proibire assolutamente le prove a circuito aperto, o permetterle solamente a velocità turistiche, e rispettando tutte le norme di circolazione, pena gravi sanzioni per i contravventori. Quando i giornali esaltano le prodezze di Moss che ha girato in prova, con la moglie vicino, in 46 minuti, significa tollerare incoscientemente rischi per i piloti, per il pubblico e per chiunque si trovi sulla strada. Questo non è più sport; non devono più assolutamente essere permesse simili minacce alla sicurezza degli uomini; di tali imprudenze non si può incolpare il pilota, ma le autorità che sono tenute ad impedire ogni imprudenza. La tragica morte del pilota Stephanion, avvenuta il venerdì durante le prove, per l'incrocio con un camion sul rettilineo di Buonfornello, deve essere di monito per gli organizzatori e le autorità: simili incidenti si possono e si devono evitare.

Inoltre, nei tre abitati di Cerda, Collesano e Campofelice, che il circuito attraversa, non sempre il pubblico ci è sembrato sufficientemente controllato e tenuto al riparo da eventuali sbandate, specialmente nel veloce ingresso di Campofelice. Bisogna garantire veramente la pubblica incolumità e su questo argomento pensiamo sia necessario prendere provvedimenti rigorosi per garantire la vita degli spettatori, e per l'avvenire di questo nostro amato sport automobilistico.

CAP.

F. C.