

CORSA

Parabrisas
Piazzi

Dal 15 al 21 de mayo de 1973



**LA ULTIMA
TARGA
FLORIO**

Targa Florio

PORSCHE CERRÓ UN

DERROTADA FINALMENTE POR EL INEXORABLE PASO DEL TIEMPO, LA TRADICIONAL TARGA FLORIO SE DISPUTO POR ULTIMA VEZ EN EL CIRCUITO RUTERO DE "LA PICCOLA MADONIE". ACASO SE SIGA DISPUTANDO CON EL MISMO NOMBRE EN UN TRAZADO MAS ADECUADO A LAS ACTUALES NORMAS DE SEGURIDAD PERO EL CLIMA DE LA CARRERA ENTRE LAS CASAS Y POR LAS CALLES NO SE PODRA REVIVIR. POR ESO NUESTRO HOMENAJE A LA CARRERA MAS VIEJA DEL MUNDO CON LA FOTO QUE ADORNA NUESTRA TAPA, CON UNA INVESTIGACION HISTORICA DE SANCHEZ ORTEGA, EL DIBUJO DE BERGANDI REALIZADO EN EL MISMISMO CIERRE Y FINALMENTE LA CRONICA VIVA DE FRANCO LINI DESDE SICILIA, CONTANDONOS ESTA ULTIMA EDICION QUE QUEDO EN MANOS DE PORSCHE.

En un principio fueron grandes carreras de ruta, maratones mezcla de safari y lotería. Pero allí nomás, al aparecer el nuevo siglo a parejas del nuevo deporte, se viene la catástrofe y cambia fundamentalmente el panorama. La carrera que uniría París con Madrid en el año 1903 se suspende definitivamente en Burdeos dejando como saldo diez personas muertas entre público y conductores, Marcel Renault —entre ellos— muere en una curva cerca de Poitiers. Esto provocó el nacimiento de una nueva etapa, la de los circuitos pequeños y cerrados donde todo pudiera ser controlado más fácilmente.

El público y las autoridades Italianas reaccionaron con indignación ante la catástrofe provocada por los bufosos engendros del mal. Las posibil-

dades de correr se habían reducido en cuanto a la oportunidad de conseguir escenarios para las disputas. Sin embargo, un chico siciliano, un terrateniente aristócrata de 17 años decide hacer sus primeras armas en el apasionante deporte y sin autorización de su familia viaja para hablar con Giovanni Agnelli (FIAT) y comprar un coche similar al que utilizaba en carrera Felice Nazzaro para arrasar con el resto. Agnelli le niega el auto y el jovencito siciliano, Vincenzo Florio, irritado le promete al presidente del monstruo industrial que ya era la firma torinesa que se arrepentirá de su actitud. Viaja a París, compra un Panhard 70 HP y debuta ganando la Padua-Bovolenta. Luego de una importante reunión deportiva realizada en Brescia, Brescia fue víctima del embale y se puso

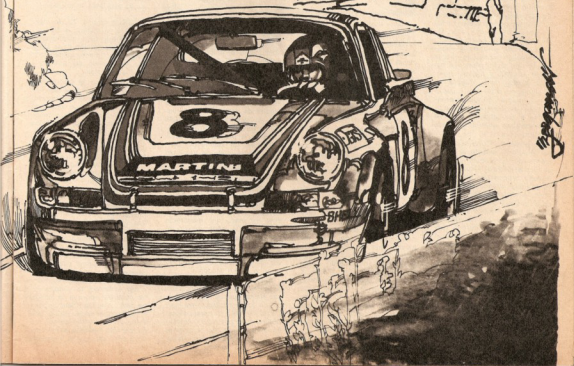
de acuerdo con los organizadores—Mercanti, Minetti y Belloni— para hacer al año siguiente (en 1905) en el circuito de Montichiari una "Copa Florio".

La prueba se realizó y contó con el éxito que esperaba Florio. Las concurrencias e interesantes reuniones en Brescia (gran asistencia de público y máquinas) despertaron en Vincenzo Florio la idea de aprovechar este deporte como promoción turística para la zona de Sicilia. Y atraer así al gran mundo que se reducía a presenciar las carreras de lanchas en la costa azul o las paquetitas reuniones turísticas primaverales.

Siéntas estaba en París —escribió alguna vez el mismo Vincenzo Florio para relatar cómo había tenido la idea de la Targa Florio— ocupán-



NA EPOCA



dome de la campaña publicitaria para la "Copa Florio" que habría de disputarse en Brescia, conoció a Henri Desgrange, director-propietario del periódico deportivo francés más importante. Charlando con él se le ocurrió que sería buena idea organizar la carrera en Sicilia, donde se acababa de constituir el Comitato Penonimitan, integrado por los ciudadanos más destacados de la ciudad de Palermo, institución de la que había sido nombrado presidente. El mencionado comité tenía por objeto incrementar las actividades deportivas y turísticas de la zona y me pareció que organizar una carrera en Sicilia contribuiría en gran medida a lograr esos objetivos...

La idea prendió entre los miembros del staff del diario francés y sobre un mapa de la isla se eligió el recorrido para asegurarse que no hubiera ningún paso a nivel en todo el circuito. Ese trazado de 148.823 km pasó a la historia con el nombre de "Gran Circuito de La Madonie" y sirvió de escenario a las seis primeras Targa Florio y a la edición de 1931 (épica reunión en la que Nuvolari y Varzi se batieron en un inolvidable duelo bajo la lluvia). Ni siquiera para Florio, hombre sumamente relacionado, apoyado políticamente y con inmejorables recursos económicos, resultó una cosa fácil organizar la carrera. Todo el ambiente europeo y especialmente el francés se oponía a este tipo de pruebas. Ya estaban en 1906 y habían empezado a disputarse pruebas en circuitos cerrados de acuerdo con la nueva fórmula internacional. Las carreras entre ciudades y en rutas abiertas se consideraban sepultadas para siempre...

No obstante, Florio siguió en su empeño y redactó el reglamento de la prueba que por su simplicidad —sumada al trazado magnífico del circuito— había llegado a una fórmula casi ideal. Daba a los constructores amplia libertad para el diseño de los autos, pero imponía el ensayo de los mismos sobre un terreno que podría tener vicinia hoy para testar un coche con miras a su producción en serie. De este reglamento, Florio dijo que la Targa iba a llenar la más lamentable laguna existente en el deporte automovilístico: la falta de una carrera capaz de servir de criterio práctico y exacto para valorar los automóviles de turismo. Por esa razón, para que un vehículo fuera aprobado para la compe-

tencia, el constructor debía garantizar que se habían construido por lo menos diez ejemplares idénticos. Se comenzaba a hablar de "producción en serie".

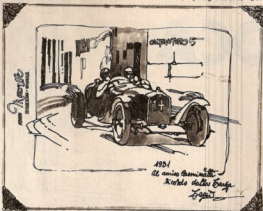
Sobre tres vueltas al circuito, para completar 446 km, el 5 de mayo de 1906 se disputó la primera Targa Florio que tiene a Alessandro Cagno como ganador a bordo de un Itala 4 cilindros (7.433 cm³ - 40 HP) y a un promedio de 46,800 km/hora. Las repercusiones del éxito de esta primera Targa determi-

Varzi termina con la hegemonía de la marca de "La Patron" y cambia la brújula para el lado de la firma milanesa hasta 1935 (6 triunfos seguidos). En el 31 y 32 esos éxitos italianos se debieron a la maestría inolvidable de Tazio Nuvolari.

En 1936, debido a una crisis polícodeportiva y a un raro cambio de autoridades, los nuevos organizadores y directivos del Automovil Club de Palermo resolvieron hacer disputar la Targa Florio en un ridículo trazado (insignificante por

Al año siguiente Porsche se anota la primera Targa Florio a través de Umberto Maglioli con un RSK. La muerte del Marqués de Castiglione durante unas pruebas en Módena, obligaron a las autoridades de la Comisión Deportiva Italiana a modificar el reglamento de la corsa siciliana convirtiéndola en una prueba de regularidad! En la que ganó un Fiat 600. Hoy, orgulloso, un italiano debe afirmar que él ganó la Targa Florio con un Fiat 600 y nadie, pero nadie, le creará...

El 6 de enero de 1959 murió Vincenzo Florio. Desde entonces hasta aquí, como si el mismo circuito se hubiera sentido desorientado sin su alma, casi todo se redujo a un duelo entre Ferrari y Porsche. En 1961 el equipo integrado por Von Trips y Olivier Gendebien superó la barrera de los 100 km/hora de promedio. Un año antes el recorrido se redujo a 720 kilómetros. Y así, en medio de esta repetición de dos marcas ganadoras (exceptuando un triunfo de Alfa), llegamos a este último acto que cerró el telón de la carrera de automóviles más antigua del mundo. Que probablemente se siga corriendo con el mismo nombre en otro escenario, pero que nunca más será lo mismo.



Tazio Nuvolari: ganador con Alfa en 1931, pasa por Castanovo...

naron que al año siguiente se presentarán a la largada 44 máquinas de 19 marcas diferentes. Hasta 1914 la Targa se disputó sobre los caminos de la Vuelta de Sicilia, por lo que venía a ser al mismo tiempo una competencia y un folletín de propaganda turística. Durante el paréntesis de la guerra se resolvió acortar el Gran Circuito de La Madonie convirtiéndolo en el que luego se conocería como Circuito Medio (108 kilómetros). Así nació lo que más tarde se llamaría "Floriópolis" inaugurado el 23 de noviembre de 1919 cuando se llevó a cabo la primera Targa de postguerra. Cuando comienza el período más feliz de la carrera, que se prolongó hasta 1935 y a pesar de haber sufrido el incendio de 1923 que arrasó con parte de las tribunas, y del aluvión que en 1931 obligó a usar el Gran Circuito, ya que el Medio había sufrido daños que lo hacían intransitable. Y que al año siguiente se transformaría en el Pequeño. Esta es la época de la seguidilla interminable de triunfos de Bugatti (5 en total, de 1925 a 1929) a la que siguió la repetición de triunfos por parte de Alfa Romeo, cuando en 1930

demás) en el parque de La Favorita. Allí se corrieron cuatro ediciones y el único valor que tuvieron fue el de la continuidad histórica de la prueba, conservando el mismo nombre a pesar de los intentos fascistas por sacarle el nombre de Florio. En el 40 fue la última prueba de preguerra y se realizó en ese trazado. En 1948 recién volvió a organizarse nuevamente la prueba siciliana. A instancias de Raimondo Lanza di Trabia (nieto de Vincenzo Florio) y un amigo suyo, Stefano la Motta, se creó un comité encargado de la organización al que Florio autorizó para que llevara el mismo y tradicional nombre. Se realizó en abril de 1948 sobre la Vuelta de Sicilia, escenario que reapareció luego de 34 años debido al mal estado en que se encontraba el circuito de La Madonie. Recién en 1951 pudieron volver al trazado del Pequeño Circuito de La Madonie.

Entre 1952 y 1958 los Lancia ganaron tres veces consecutivas hasta que en 1955 aparecieron los espectaculares Mercedes W 196 y la pareja Moss-Collins ganó por robo y elevando el promedio de la carrera de 89,200 a 96,290 kms./hora.

CERDA, Sicilia. 13 de mayo de 1973. — Última o no, está Targa Florio 1973, quincuagésima séptima edición de la serie, ha sido totalmente influenciada por Alfa Romeo, en la mayoría de sus aspectos.

No sabemos si habrá sido realmente la última de las Targa Florio clásicas del circuito de La Madonie, ni lo sabemos pronto, no obstante las manifestaciones de apoyo llegadas de tantas partes. Pero sí sabemos que podía ser la primera ocasión de éxito para el nuevo Alfa Romeo 33 T112, y que si el triunfo no se le dio, como era presumiblemente cierto, no es por que el auto no se lo haya merecido.

El debut de la nueva máquina, que tendría que haberse verificado hace una semana en Spa se produjo finalmente aquí, y realmente se estaba transformando en un suceso clamoroso porque coincidía con la victoria, cosa que hasta ahora pocas veces sucedió. Y que las más modernas máquinas pueden verse obligadas a haber conseguido en su primera presentación.

Sin embargo, la victoria no se concretó, porque la salida de camino de De Adamich paró el autoritario andar de la máquina en momentos en que todavía parecía haberse simplificado a su favor, por la despari-

ción de todos sus posibles adversarios, a los que ya había superado en el terreno de las prestaciones efectivas.

La atonía increíble, constatación que hizo presa de los hombres de Alfa Romeo que estaban en los reabastecimientos de Cerda era justificadísima.

Era muy duro tener que admitir que luego de haber competido brillantemente en los entrenamientos y después de haber puntuado la carrera con la única máquina presentada por la marca, todo caía por efecto de una maniobra inútilmente arriesgada que las circunstancias de carrera no hacían necesaria.

El optimismo de la primera fase de la carrera, con los óptimos tiempos que había registrado el auto en manos de Rolf Stommelen, era atemperado por la presencia —todavía— en carrera de los que debían considerarse por entonces los adversarios de más cuidado. Pero estaba a la vista que frente a esos rivales, y a pesar que era la primera vez que el 33 TT12 competía, estaba haciendo un excelente papel.

Restaba la incógnita sobre la posibilidad de la recuperación de los adversarios y sobre su duración en una prueba que tanto exige.

Después de tan cauto optimismo, la euforia se hizo presente cuando los adversarios fueron despareciendo. El perseguidor más inmediato venía a una distancia astronómica, era el momento de pensar seriamente en la gran empresa de vencer en la carrera del debut e incluso de ganar la Targa Florio inscribiendo el nombre de la marca en el punto final de la lista gloriosa de sus ganadores. Sin embargo la euforia duró poco. El tiempo de mostrar al piloto la señal de cautela, aquél que indicaba el vía libre tranquilo y que cancelaba cualquier necesidad de riesgo se superpuso con el momento en que llegó la noticia increíble, sorprendente: el auto había caído de pista y a la cabeza pasaba un Porsche Carrera.

El piloto había arriesgado demasiado, acaso no dándose cuenta de todo el amplísimo margen del que disponía y que le había permitido así no la pérdida innecesaria de tiempo, por lo menos eludir las dificultades de "sorpassos" inútiles, "jugados". Acaso, aburrido de frenar y aguantar el tren de marcha de una máquina más lenta, se sirvió a pasarla y a la colisión con el pequeño Lancia que le obstruía el camino fue fatal.

La crónica dirá cómo casi desde el principio el Alfa de

Stommelen había tomado la punta. No se puede saber efectivamente cuáles pueden haber sido las diferencias reales en esos primeros momentos entre Stommelen y la Ferrari de Merzario, quien sobre la parte final del último giro ha debido resignarse a una marcha lentísima a causa de una goma que se desinflaba.

Se puede presumir en cambio que estas diferencias debían haber sido mínimas y en ese caso cabe especular con que ellas estarían a favor de la Ferrari dado que en el giro si-

tu la Porsche había desplazado saliendo de su alojamiento. Y luego lo más sorprendente sobre el pavimento y de improviso la enorme piedra caída de la montaña que vendría a decretar inopinadamente su retiro provocando la rotura de una rueda delantera y el bloqueo de la dirección que mandó a la Ferrari a intentar un matraz.

La única contra que podía tener desde entonces es Alfa era el Porsche RSR Carrera de Herbert Müller y Gija Van Lennepe, el más cercano punto de referencia para un cómodo planea-

La desaparición del Alfa Romeo le descubre a Porsche la posibilidad del rutillente éxito, si bien dadas las características de la carrera y conociendo la resistencia del Porsche Carrera RSR esto no era del todo imprevisible.

Además, este Porsche Carrera estaba encuadrado directamente en la categoría prototipos porque se había aliviado al máximo y tenía diversas soluciones aerodinámicas no homologadas para GT. Era lógico suponer entonces que los alemanes venían dispuestos a dar el golpe que finalmente dieron.

Junto al Porsche, otro adversario era casi tan temible y era la Lancia Stratos de Munari y Andruet porque en todo momento se mostró superior al resto de los Porsche y talonaba constantemente al auto de Van Lennepe-Müller que venían conduciendo en forma excelente. La prestación era por lo tanto bastante pareja entre ambos.

Sin embargo una circunstancia del todo inesperada vino a complicar las cosas en la Stratos de Munari-Andruet y se originó un problema por cierto banal: la rotura de un soporte de la butaca del conductor que quedó así medio suelta y obstruía sus movimientos. Se intentó reparar la situación con un pedazo de madera sin lograrlo plenamente y todo esto daba un tiempo precioso que Müller y Van Lennepe capitalizaron en su provecho.

Este duelo Porsche-Lancia, que parecía improbable en las vísperas y resultaba imprevisto por completo en su implicación de lucha por la punta, reavivó el interés de la gente y también su pasionalismo nacional aunque de cualquier manera la carrera había perdido su atractivo mayor con el abandono de Ferrari y Alfa.

Venció finalmente el Porsche Carrera y llegó segundo el Lancia Stratos. El resultado en el fondo, no desagrada, visto que tanto en Dayton como en la Targa Florio han ganado autos de producción masiva o derivados por lo menos de ella y viene a reafirmar lo que siempre hemos dicho respecto a estas carreras de duración que deben ser reservadas a vehículos de grandes prestaciones deportivas pero que tengan su origen en el auto de venta al público. La Targa dejó así su aporte de gran importancia para futuras conclusiones. Ha ganado un auto "de calle" y eso marca todo un futuro a seguir. Precisamente en una carrera que cierra una etapa gloriosa e inolvidable del automovilismo italiano y mundial.

57ª TARGA FLORIO (SEXTA PRUEBA PUNTABLE POR EL CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS)

Cerda, Sicilia, 13 de mayo de 1973
Circuito de la Piccola Madonie - 72 km - 11 vueltas

CLASIFICACION

Pos.	Marca	Pilotos	Tiempo
1º	Porsche Carrera RSR	H. Müller/Gijs v. Lennepe	6h54m19s1
2º	Lancia Stratos	S. Munari/J.C. Andruet	7h00m29s7
3º	Porsche Carrera RSR	L. Kinnunen/C. Haldi	7h12m41s6
4º	Chevron B21	F. McBoden/L. Moreschi	7h18m33s5
5º	Lola T290	C. Nicodemis/S. Moser	7h25m34s6
6º	Porsche Carrera RSR	W. Stekkönig/B. Pucci	7h27m29s1
7º	Porsche Carrera RSR	Borri/Brone	1 vta. menos
8º	Porsche Carrera RSR	Zbinden/Ilotte	" "
9º	Chevron B21	Morelli/Nesti	" "
10º	Alfa Romeo GTA	Zanetti/Galimberti	" "

Promedio del ganador: 114,826 km/h.

Record de vuelta: Rolf Stommelen, Alfa Romeo 33 TT12, en 34m13s1/10 a 126,248 km/h.

guiente Merzario había recuperado medio minuto del tiempo que le había sacado Stommelen con su parada para el cambio de gomas. Considerando ese tiempo perdido en la segunda vuelta, Merzario había andado a un ritmo impresionante que todavía no sabemos si hubiera sido posible mantener por mucho tiempo.

Lo que sí se puede saber es que el Alfa le sacaba ventajas a la Ferrari de Ickx y a raíz del retraso de Merzario era el pelga y no éste el adversario a tener en cuenta. Con esto se demostraba que el Alfa podía competir bastante mano a mano con los experimentados aparatos de Maranello.

Después Merzario pararía con un semieje roto. Parte de la ró-

miento de las tácticas a adoptar.

Punto de referencia que por otra parte se alejaba cada vez más, quedando a casi una decena de minutos atrás. La tragedia del Alfa fue repentina e inesperada para la gente del equipo y desilusionante para el medio millón de espectadores. Afuera la Ferrari, todo "il tifo" de los sicilianos había sido trasladado al Alfa Romeo por nacionalismo y porque sencillamente el 33 TT12 venía cumpliendo con una buena labor.

Pero llega también la inesperada colisión con un auto más lento y repentinamente los italianos se quedan sin ninguno de los autos que teóricamente debían anotar su nombre en esta Targa Florio.