



CENTO VOLTE

parte prima
1906/1978

Cento Volte Targa Florio

a cura di Giuseppe Valerio

epocAuto



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

Cento Volte Targa Florio



Non siamo ammatiti e i conti, più o meno, sappiamo ancora farli. La gara più antica del mondo raggiungerà il traguardo delle 100 edizioni solo nel 2016. Noi iniziamo qui un lungo conto alla rovescia per celebrare degnamente l'evento.

Il 2016 sembra piuttosto lontano, almeno se visto dalle pagine di un giornale che porta la data del maggio 2014. Però noi, qui e oggi, abbiamo deciso di intraprendere un cammino che vuole anche essere la giusta cele-

Sopra, la Coppa Florio, primo trofeo ideato da Vincenzo Florio nel 1905.

brazione del patrimonio forse più grande custodito nello scrigno dell'automobilismo sportivo italiano: la Targa Florio.

La gara più vecchia del mondo quest'anno celebra la sua edizione numero 98; nel 2016 saranno 100. Sembrano solo numeri a caso, invece, nel 2016 la Targa sarà anche la prima gara automobilistica a raggiungere le 100 edizioni. A voler sottolineare, nello stesso periodo anche un'altra garetta amatoriale raggiungerà lo stesso traguardo, la 500 Miglia di Indianapolis. Ma chi solleverà per la centesima volta il trofeo Borg & Warner avrà comunque la certezza di essere arrivato secondo perché la Targa è nata nel 1906, la 500 Miglia nel 1911. E' solo la diversa durata delle sospensioni belliche tra Europa e America a determinare la differenza, ma la Targa resta dunque la più anziana e sarà quindi la prima a raggiungere il prestigioso traguardo.

Noi vogliamo ripercorrere il lungo cammino della competizione ideata e organizzata da Vincenzo Florio e per farlo abbiamo deciso di scandire il conto alla rovescia che ci separa dall'evento attraverso brevi sintesi degli eventi, due - più o meno - per ciascuna puntata.

Abbiamo anche pensato di coinvolgere in questo viaggio anche voi, i nostri affezionati e fedeli lettori: mandateci le foto che avete scattato durante una Targa Florio del passato (remoto o prossimo che sia), noi pubblicheremo le migliori, le più belle, le più significative.

La Targa Florio è stata per ben 17 volte valida per il Campionato Mondiale Marche (nel 1955 e poi consecutivamente tra il 1958 e il 1973), è stata una gara unica nel suo genere, disputata su un tracciato stradale che attraversava paesi e città, campi coltivati e macchia mediterranea, che andava dalle alture di Caltavuturo e Collesano al mare di Buonfornello e Hymera. Una gara che richiamava centinaia di migliaia di appassionati a bordo strada e che è stata amata da tutti i piloti che hanno avuto la fortuna di poterla disputare almeno una volta.

Rimetterla al centro della memoria è un dovere, oltre che un piacere.

Il tracciato planimetrico del Grande Circuito delle Madonie, percorso di quasi 149 chilometri utilizzato per la prima volta nel 1906.



a cura di Giuseppe Valerio
con la collaborazione di www.targapeda.com - www.amiciellatargaflorio.com



La Targa Florio assegnata nella prima edizione del 1906.

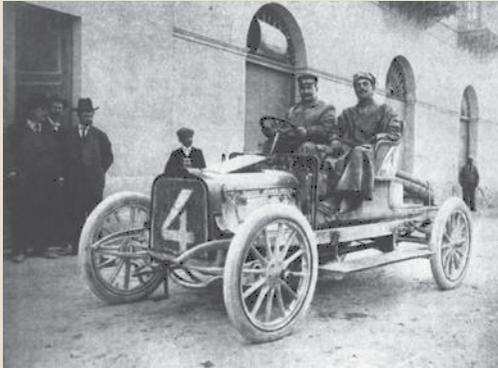
1906-1907: La Targa Florio nasce adulta

Vincenzo Florio è poco più che ventenne quando organizza la prima edizione della sua corsa. Noto negli ambienti sportivi per il suo entusiasmo, riesce ad avere al via il meglio dell'automobilismo sportivo di quegli anni pionieristici.

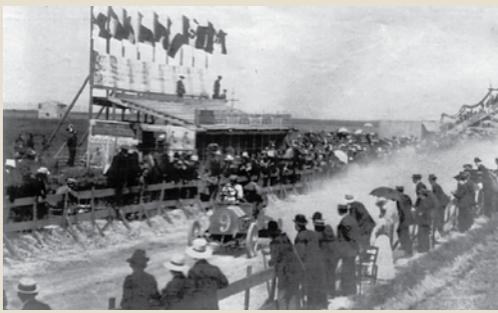
Dopo la fruttuosa esperienza dell'organizzazione della Coppa Florio, nel 1904, a Brescia, il palermitano Vincenzo Florio, rampollo di una delle famiglie imprenditoriali più in vista d'Europa, decide di importare la competizione nella sua terra. Florio vuole offrire al vasto pubblico internazionale che si sta appassionando alle competizioni automobilistiche un'immagine della Sicilia che fuoriesca dal cliché dell'isola arretrata percorsa



Una immagine del rettilineo di partenza a Buonfornello nel 1906.



Targa Florio 1906, Achille Fournier su Clément Bayard 24 HP



Victor Rigal su Itala 35/40 HP, 1906.



Uno dei poster stampati per la Targa 1906.



Ferdinando Minoia su Isotta Fraschini B 28/35 HP, nel 1907.



1907, Fernand Gabriel su De Dietrich 40 HP.

da bande di briganti. Vuole anche condurre la sua terra nel nuovo secolo, la vuole modernizzare e portarla all'avanguardia. La prima prova che ciò sia possibile è proprio la presenza della sua famiglia a Palermo: i Florio sono imprenditori con interessi molteplici e redditizi che comprendono oltre alla tradizionale agricoltura anche il possesso di una flotta navale mercantile privata con pochi eguali all'epoca. Don Vincenzino non è però la solita testa matta che scialaqua i beni di famiglia; lui è uno sportivo appassionato e apprezza le innovazioni tecnologiche che stanno stravolgendo i primi anni del XX secolo, prima tra tutte l'automobile.

Nel 1906 decide di istituire la Targa Florio, anziché la Coppa o il Trofeo, proprio perché vuole distinguersi dagli altri.

Alla via della prima edizione arrivano solo 10 concorrenti dei 18 iscritti: problemi legati al trasporto delle vetture per via di un improvviso sciopero dei marittimi tengono lontani alcuni dei protagonisti stranieri. Le marche partecipanti sono comunque prestigiose: Fiat, Itala, Hotchkiss. Tra i piloti c'è l'asso della Fiat Vincenzo Lancia e quello dell'Itala Alessandro Cagno.

Sul tracciato di quasi 147 chilometri (che sarà poi definito Grande Circuito delle Madonie) primeggia Cagno, con Lancia costretto al ritiro. La Targa è stata un successo e nel 1907 giunge puntuale la seconda edizione.

La favolosa cifra di 50 mila lire di premio attira sul Grande delle Madonie ben 44 piloti. Florio organizza tutto alla perfezione, ostentando un allestimento faraonico: un treno privato porta gli spettatori Vip alle tribune di Buonfornello e una avveniristica rete telegrafica mobile fornisce informazioni "quasi" in tempo reale.

Vincono ancora le macchine italiane: Nazzaro è primo su Fiat, davanti a Lancia che, nonostante abbia fondato da qualche mese la Casa che porta il suo nome, corre ancora per la Fiat. Il vincitore dell'anno precedente, Cagno, è solo quinto con la sua Itala.

I TARGA FLORIO

Data: 6 Maggio 1906
Tracciato: Grande Circuito delle Madonie
Partenti: 10
Arrivati: 7
1 cl. Alessandro CAGNO (ITALA 35/40 HP)
2 cl. Ettore GRAZIANI (ITALA 35/40 HP)
3 cl. Paul BABLOT (BERLIET 24/40 HP)

II TARGA FLORIO

Data: 21 Aprile 1907
Tracciato: Grande Circuito delle Madonie
Partenti: 46
Arrivati: 30
1 cl. Felice NAZZARO (FIAT 28/40 HP)
2 cl. Vincenzo LANCIA (FIAT 28/40 HP)
3 cl. Maurice FABRY (ITALA 35/45 HP)



A sinistra, un giovane Vincenzo Florio si intrattiene con Felice Nazzaro, vincitore nel 1907.

La Fiat 28/40 HP di Vincenzo Lancia nei pressi di Cerda nel 1907.



1908-1909: Espansione e crisi della Targa Florio

Un grande entusiasmo inizia a circondare le vicende della Targa Florio. Dopo una III edizione ancora ricca e festosa, nel 1909 segue un anno di piccola crisi, complice il terremoto di Messina e le difficoltà dell'industria automobilistica

La seconda edizione della Targa Florio era stata coronata da un grande successo: qualità dei partecipanti e quantità del pubblico erano andati oltre ogni rosea aspettativa. Dopo solo due edizioni, la creatura di Vincenzo Florio era entrata di diritto nel novero dei grandi appuntamenti del motorismo internazionale. Sull'abbrivio delle precedenti edizioni, la terza Targa Florio fu un successo ancora più grande: il pubblico, grazie alla grande organizzazione allestita da Florio, accorse ancora più numeroso per assistere allo spettacolo dei campioni in pista. Campioni di grande fama e valore sportivo (sebbene tutti italiani), come Felice Nazzaro, Vincenzo Lancia, Matteo Ceirano, Nando Minoia e Vincenzo Trucco. Fu una gara spettacolare. Sulla distanza di tre giri del Grande delle Madonie gli assi si diedero battaglia a colpi di tornate velocissime: prima Nazzaro, poi Lancia, infine Trucco si alternarono al comando. La Isotta Fraschini di Vincenzo Trucco prevalse nel finale approfittando dei guai capitati a Nazzaro, costretto al ritiro per un problema ad un asse, e a Lancia in difficoltà con gli pneumatici per via di una - diremmo oggi - strategia azzardata. Due eventi caratterizzarono in negativo la Targa Florio 1909. I più devastanti, furono il terremoto e lo tsunami che il 28 dicembre 1908 colpirono la città di Messina, la Sicilia nord orientale e la Calabria meridionale. Ciò determinò una stato di grande emergenza in tutta l'isola che poco si con-

ciliava con la "festa popolare" che era divenuta la Targa Florio. A ciò si aggiungeva anche una grave crisi che colpì il settore dell'auto e che dunque non invogliò le Case ufficiali a investire nelle competizioni.

Fu però proprio in quella edizione che si manifestò fortissima la volontà di Florio di dare sempre e comunque continuità alla sua gara. Una volontà che è stata tramandata anche ai posteri e che consente oggi alla Targa di celebrare - prima al mondo - la sua edizione numero 100.

Nel 1909 c'erano al via 11 piloti, quasi tutti locali e tra loro persino Vincenzo Florio, al volante di una Fiat. Vinse il giovane barone palermitano Francesco Ciuppa, amico personale e praticamente coetaneo di Florio, al volante di una SPA. Che la gara fosse in tono minore lo testimonia anche il fatto che si disputò su un solo giro del Grande delle Madonie: Ciuppa lo percorse alla media di 54,780 km/h, precedendo di un minuto lo stesso Florio e di dodici minuti l'altro palermitano Airoldi, quest'ultimo al volante di una Lancia, uno dei primi modelli stradali realizzati dall'asso torinese nel frattempo assunto al ruolo di costruttore.

III TARGA FLORIO

Data: 18 Maggio 1908
Tracciato: Grande Circuito delle Madonie
Partenti: 13
Arrivati: 7
1 cl. Vincenzo TRUCCO (ISOTTA FRASCHINI)
2 cl. Vincenzo LANCIA (FIAT)
3 cl. Matteo CEIRANO (SPA)

IV TARGA FLORIO

Data: 2 Maggio 1909
Tracciato: Grande Circuito delle Madonie
Partenti: 11
Arrivati: 9
1 cl. Francesco CIUPPA (SPA 28/40 HP)
2 cl. Vincenzo FLORIO (FIAT)
3 cl. Guido AIROLDI (LANCIA)



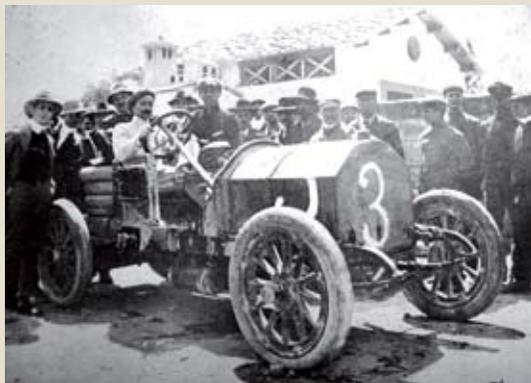
1908, Jean Porporato, quarto assoluto su Berliet.



Felice Nazzaro, Fiat 50 HP, ritirato nel 1908.



Vincenzo Trucco, vincitore nel 1908 su Isotta Fraschini 50 HP.



1909, il vincitore Francesco Ciuppa su SPA 28/40 HP.



Vincenzo Florio partecipò su Fiat alla Targa 1909.



Ciuppa lanciato verso la vittoria nel 1909.

1910-1911: Tra luci e ombre

La perdurante crisi dell'industria automobilistica e delle competizioni internazionali si riflette anche sulle vicende della grande gara siciliana. Dopo una quinta edizione ancora in tono dimesso, nel 1911 la Targa torna protagonista

Mancavano le auto, mancavano anche i piloti; nel 1910 la perdurante crisi che aveva da qualche tempo aveva attanagliato l'industria automobilistica non mancò di riflettere i suoi effetti negativi ancora sulle competizioni internazionali. Vincenzo Florio però era un tipo tenace e proseguiva nella avventura - ormai quasi una missione - incurante degli ostacoli e delle raccomandazioni alla prudenza dei suoi amici più intimi. Il 15 maggio 1910, con un preannuncio davvero minimo, venne disputata la V Targa Florio. Per rinfoltire il parco partenti davvero risicato (solo cinque iscritti), Florio accorpò alla Targa Florio anche la Coppa delle Vetturette, la competizione riservata alle piccole monocilindriche che già da tre anni faceva da prologo alla gara principale. Alla Coppa delle Vetturette erano iscritte tre Peugeot ufficiali. Tuttavia, la Casa francese non autorizzò i suoi piloti a prendere parte anche alla Targa Florio, così - nonostante le vetture fossero tutte contemporaneamente sul Grande Circuito della Madonie - si sarebbero stilate due classifiche finali distinte, una per la Targa Florio, l'altra per la Coppa delle Vetturette.

La realtà, amara per Florio, fu che le piccole Peugeot, guidate da Georges Boillot, Giosuè Giuppone e Jules Goux, tutti piloti noti e affermati) si dimostrarono più veloci ed efficienti delle altre vetture che partecipavano invece alla Targa. La Peugeot di Boillot arrivò al traguardo per prima, precedendo le altre due vetture francesi. Tullio Cariolato, al volante di una Franco 35/50 HP, giunse staccato di oltre un'ora ma per annali è lui il vincitore della Targa Florio 1910.

Vincenzo Florio era ben conscio che in queste condizioni la sua creatura rischiava di non avere un grande futuro. Per l'edizione numero 6 decise di modificare molti aspetti logisti-

VTARGA FLORIO

Data: 15 Maggio 1910
Tracciato: Grande Circuito delle Madonie
Partenti: 8
Arrivati: 5
1 cl. Tullio CARIOLATO (FRANCO 35/50 HP)
2 cl. L. DE PROSPERIS (SIGMA)
Coppa Vetturette
1 cl. Georges BOILLLOT (PEUGEOT)

VI TARGA FLORIO

Data: 14 Maggio 1911
Tracciato: Grande Circuito delle Madonie
Partenti: 15
Arrivati: 5
1 cl. Ernesto CEIRANO (SCAT 22 HP)
2 cl. Mario CORTESE (LANCIA)
3 cl. Basilio SOLDATENKOFF (MERCEDES)



Targa Florio 1910, Giuseppe De Seta su SPA.



La Franco 35/50 HP di Tullio Cariolato, vincitore nel 1910.



Mario Cortese su Lancia, secondo alla Targa del 1911.

A destra, la piantina del Grande delle Madonie. I nomi di alcune località, Cerda, Caltavuturo, Collesano, Campofelice, sono ancora oggi delle leggende del motorsport.



Ugo Ronzoni e la sua Alfa 24 HP alla Targa del 1911.



Nino Franchini con l'esordiente Alfa 24 HP nel 1911.

ci e organizzativi. Le tribune, praticamente deserte nel 1910 anche a causa delle pessime condizioni meteo, vennero spostate in località Quaranta Salme, in territorio di Termini Imerese, ma nei pressi di Cerda dove ancora oggi si trovano e dove - nel momento di massimo fulgore della Targa - era il cuore pulsante di Floriopoli. Venne ripristinato un montepremi attraente, rimpolpato dai premi offerti da patrocinatori tecnici (la parola sponsor non era ancora di moda) come la Continental e la Michelin.

Mancavano le Case ufficiali più prestigiose dell'epoca ma comparve per la prima volta una giovane Casa milanese, l'Alfa Romeo, che sfiorò la vittoria assoluta e destò una grande impressione.

Vinse Ernesto Ceirano, su una Scat 22 HP. Nino Franchini con l'Alfa 24 HP fu costretto al ritiro per incidente mentre si trovava largamente al comando.



1912-1913: Formula Giro

La Targa è in crisi, Vincenzo Florio no. Per rivitalizzare la sua creatura, il giovane organizzatore siciliano decide di abbandonare il Grande Circuito delle Madonie e di abbracciare con la sua gara l'intera isola. L'idea piace, è una festa di popolo



Targa 1912, Luigi Lopez su Fiat 30/45 HP.

Le edizioni precedenti erano state in qualche modo deludenti e Vincenzo Florio era ben deciso a dare una scossa alla sua creatura. Il Grande Circuito delle Madonie aveva perso appeal, continuavano a mancare le Case ufficiali e i piloti di grido faticavano a convincersi a raggiungere la Sicilia, mentre i gentlemen drivers locali si dimostravano piuttosto freddi.

Don Vincenzo tirò fuori il coniglio dal cilindro e spostò la Targa Florio dalla sua sede originaria fino a farle abbracciare l'intera Isola. La VII edizione della Targa Florio si sarebbe disputata su un percorso di 1050 chilometri da percorrersi in tappa unica, partenza da Palermo, periplo dell'Isola in senso orario e ritorno nel capoluogo dopo avere attraversato le principali città costiere.

Con la mossa di assegnare la Targa sul tracciato del Giro di Sicilia, Florio voleva ottenere un duplice scopo: rinvigorire la sua gara e spostare l'attenzione sullo stato delle strade isolate, al fine di incentivarne la ristrutturazione (se non la creazione ex novo) per migliorare la penetrazione del prodotto automobile nell'economia siciliana, ancora basata su latifondo e agricoltura.

La gara fu praticamente senza storia con il britannico Cyril Snipe subito al comando, al volante di una Scat. A vivacizzare la competizione - che aveva comunque ottenuto il suo scopo con un'enorme presenza di folla al passaggio dai centri abitati - ci pensò lo stesso Snipe che, stanchissimo dopo oltre 20 ore consecutive al volante, nei pressi di Trapani deci-

se di fermarsi a dormire in un albergo. L'inglese aveva oltre 80 minuti di vantaggio e spiegò al suo attonito meccanico, Pedrini, che per vincere di minuti di vantaggio ne sarebbe bastato anche uno solo, dunque si sarebbe riposato. Dopo sessanta, interminabili minuti Pedrini provò a svegliare il suo pilota che però non voleva saperne. Una secchiata d'acqua gelida in volto e la notizia che gli avversari erano ormai prossimi, diede la scossa a Snipe che giunse primo al traguardo di Palermo con oltre mezz'ora di vantaggio.

L'episodio di Snipe fermo in un albergo, convinse Florio a dividere la Targa Florio del 1913 in due tappe: in mezzo una sosta di cinque ore ad Agrigento. La "formula" Giro di Sicilia aveva prodotto i suoi effetti e sulle strade dell'isola tornarono i grandi piloti. All'ottava Targa Florio si iscrissero Ernesto Ceirano, Cyril Snipe e - dopo una lunga pausa agonistica - Felice Nazzaro, tutti vincitori in precedenza della gara siciliana. A loro si aggiunsero altri grandi nomi, come Ugo Sivocci e Pietro Bordino. La lotta per la vittoria fu ben presto ristretta tra due grandi protagonisti, accomunati dal fatto di guidare una vettura costruita da loro stessi: Felice Nazzaro, fondatore della omonima fabbrica, e Giovanni Marsaglia, titolare della fabbrica Aquila Italiana. Marsaglia arrivò al riposo di Agrigento con grande margine su Nazzaro. Alla ripartenza, però, Marsaglia andò incontro a una serie di problemi che lo attardarono parecchio, mentre Nazzaro, implacabile, non commise il minimo errore e giunse a Palermo infliggendo all'avversario un distacco di oltre 85 minuti.



Un passaggio sulla costa di Lopez su Fiat, nel 1912.



La Scat di Sandonnino lascia il parco chiuso, 1912.



Il parco chiuso di Palazzo Villarosa a Palermo nel 1912.

VII TARGA FLORIO

Data: 25-26 Maggio 1912

Tracciato: Giro di Sicilia

Partenti: 26

Arrivati: 15

1 cl. SNIPE/PEDRINI (SCAT 24 HP)

2 cl. GARETTO/GUGLIELMINETTI (LANCIA)

3 cl. GIORDANO/ASCONI (FIAT)

VIII TARGA FLORIO

Data: 11-12 Maggio 1913

Tracciato: Giro di Sicilia

Partenti: 33

Arrivati: 12

1 cl. FELICE NAZZARO (NAZZARO Tipo 2)

2 cl. GIOVANNI MARSAGLIA (AQUILA ITALIANA)

3 cl. ALBERTO MARIANI (DE VECCHI 16/20 HP)



Barraja su Scat alla Targa Florio del 1913.



La Renault di Turner in un passaggio costiero nel 1913.



Le auto della Targa 1913 concentrate a Palazzo Villarosa.

1914-1919: In mezzo, il grande buio

La Targa numero nove ripercorre i successi dell'edizione precedente. Poi però arriva la Grande Guerra e tutto si ferma. Non è un caso però se nel 1919 la prima gara di livello europeo che riapre la stagione delle competizioni internazionali è proprio la creatura di Florio

Senza neanche rendersene conto, tra alti e bassi, Vincenzo Florio con la sua creatura aveva raggiunto lo scopo: da quando la Targa Florio si disputava sul tracciato del Giro di Sicilia, la manifestazione aveva coinvolto tutta l'isola, stimolando le amministrazioni locali a rendere il passaggio delle auto impegnate in gara un evento spettacolare e una fonte di guadagno per molti.

L'ultima edizione prima dello scoppio della Grande Guerra rispettò la tradizione più recente e sul tracciato del periplo dell'isola si ritrovarono molti grandi assi del recente passato: Snipe, Marsaglia, Sivocchi, Nazzaro e Ceirano che diventano i protagonisti della lotta sportiva sin dalle prime battute. Il britannico Snipe fu il primo costretto al ritiro per via di un guasto irreparabile nei pressi di Messina. Nel corso della seconda parte di gara la sfortuna si accaniva contro Sivocchi, Marsaglia e Nazzaro, così al traguardo Ceirano e la sua Scat si trovarono con un vantaggio di quasi due ore sul secondo classificato, Alberto Mariani, e di quasi tre ore sul terzo, Luigi Lopez.

L'anno successivo, con la guerra ormai in corso, tutte le attività vennero sospese. Si ricominciò nel 1919 e l'abilità di Florio fu quella di rendere immediatamente visibile al pubblico internazionale la sua gara ottenendo l'adesione di importanti marche straniere, come Peugeot e Sunbeam, e di giovani, promettenti piloti, come Antonio Ascari, Enzo Ferrari, Giuseppe

Campani e Giulio Masetti.

Il tracciato era il nuovo "Piccolo" delle Madonie, ridotto a 108 km. Quando poi una dozzina di anni dopo esordirà l'ultimo tracciato madonita di 72 km., il vero "Piccolo", quello da 108 km. passerà alla storia come "Medio".

La gara la vinse André Boillot, fratello di quel Georges Boillot che aveva vinto nel 1910 la gara delle *voiturette* e che pur presentandosi per primo al traguardo non si era visto assegnare la prestigiosa Targa per una questione di regolamenti. André poté dedicare il trofeo al fratello, eroe di guerra francese, scomparso in un duello aereo, non prima di avere rischiato la squalifica: la sua Peugeot piombò sul rettilineo finale troppo velocemente, travolse due militari e finì in testacoda. Boillot, fermo a pochi metri dalla linea del traguardo con il muso della sua auto in senso opposto a quello di marcia, decise di innestare la retromarcia e finire in quel modo la corsa. Subissato di fischi da parte del pubblico, venne costretto a tornare indietro, rimettere la vettura in senso di marcia e ad oltrepassare la linea in maniera canonica. Nonostante l'inconveniente, il suo avversario più vicino, Antonio Moriondo, giunse oltre mezz'ora dopo.



Ernesto Ceirano, vincitore nel 1914 al volante di una Scat 22/32 HP sul tracciato del Giro di Sicilia.



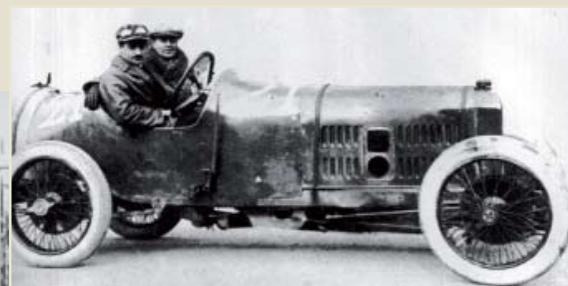
1919, l'Aquila Italiana di Carlo Masetti transita nel luogo dove è appena uscita di strada la Fiat di Antonio Ascari.



Enzo Ferrari, appena ventenne e alle prime armi come pilota, partecipa alla Targa Florio 1919 con una CMN. Al suo fianco il meccanico Berretta.



Terzo posto assoluto alla Targa del 1914 per la Fiat di Luigi Lopez.



Alla ripresa dopo la Grande Guerra, nel 1919, vince la Targa Florio André Boillot su Peugeot L25.

A lato, terzo nel 1919 giunse Domenico Gamboni su Diatto 4 DC.

IX TARGA FLORIO

Data: 24-25 Maggio 1914
Tracciato: Giro di Sicilia
Partenti: 31
Arrivati: 9
1 cl. Ernesto CEIRANO (SCAT 22/32 HP)
2 cl. Alberto MARIANI (DE VECCHI 25/35 HP)
3 cl. Luigi LOPEZ (FIAT)

X TARGA FLORIO

Data: 23 Novembre 1919
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 21
Arrivati: 8
1 cl. André BOILLOT (PEUGEOT L 25)
2 cl. Antonio MORIONDO (ITALA 35 HP)
3 cl. Domenico GAMBONI (DIATTO 4 DC)



1920-1921: Il gentil sesso e la primavera

Dopo una edizione autunnale flagellata dal maltempo, Vincenzo Florio nel 1921 ripropone la sua corsa nel bel mezzo della stagione più mite. La Targa è ormai un fenomeno internazionale e nell'edizione 1920 stupisce la presenza, la prima di una lunga serie, di una donna pilota.

La Targa Florio 1919 si era disputata sul finire dell'autunno, stagione che anche nell'assolata Sicilia è foriera di maltempo e precipitazioni temporalesche. Anche la Targa 1920, XIa della serie venne messa in calendario per il 24 Ottobre. Nelle due settimane precedenti la disputa della gara, sul Medio Circuito delle Madonie si erano abbattuti ripetuti acquazzoni che avevano non poco deteriorato lo stato del fondo stradale. Anche la mattina della gara il cielo era molto nuvoloso e non lasciava presagire nulla di buono. Tutte le attenzioni quel giorno erano rivolte non tanto alle condizioni meteorologiche, quanto alla presenza di una donna iscrittasi come pilota alla gara siciliana. Si trattava della contessa Maria Antonietta D'Avanzo, aspetto



L'Alfa Romeo di Giuseppe Campari viene preparata da due meccanici prima della partenza della Targa Florio 1920.



Vincitore della Targa 1920 fu Guido Meregalli, autore con la sua Nazzaro GP di una corsa molto regolare su un fondo stradale infido.



Protagonista "mediatica" alla Targa del 1920 fu la contessa Maria Antonietta D'Avanzo, qui al volante della sua Buick, prima donna a partecipare alla gara siciliana.

A lato, secondo assoluto nel 1920 fu Enzo Ferrari con un'Alfa Romeo 40/60 HP avuta in gestione dalla Casa milanese.

timido, sorriso dolce ma volontà di ferro e piede pesante. Nella sua vita avventurosa la D'Avanzo avrebbe disputato per quattro volte la Mille Miglia e tentato la qualificazione alla 500 Miglia di Indianapolis. In Sicilia, il percorso già di per sé durissimo, reso poi ancor più terribile dalla pioggia, non la intimorì: la sua Buick venne fermata solo dalla mancanza di benzina quando mancavano una ventina di chilometri al traguardo. La gara se l'era intanto aggiudicata Guido Meregalli, al volante di una Nazzaro Grand Prix, balzato al comando quasi subito e capace di controllare con una corsa regolare e consistente le sfuriate iniziali di Giuseppe Campari e il prepotente finale in rimonta di Enzo Ferrari, secondo al traguardo con un'Alfa Romeo 40/60 HP.

Due edizioni consecutive flagellate dal maltempo, convinsero Vincenzo Florio a riproporre la sua gara in primavera. La XIIa edizione è in calendario per il 29 maggio 1921. Mancarono le principali marche inglesi e francesi con i loro relativi assi ma al loro posto si presentano le Mercedes che dominano gran parte della gara grazie al pilota Max Sailer, pur inalzato da Giulio Masetti al volante di una vecchia Fiat Grand Prix risalente al 1914. Le vetture ufficiali della Casa torinese, affidate a Brodino, Minoia e Wagner, uscirono di scena proprio nel finale regalando un finale da protagonista a Masetti che vinse con due minuti di vantaggio su Sailer. Campari, Sivocchi e Ferrari, tutti con le Alfa Romeo ufficiali chiusero rispettivamente al terzo, quarto e quinto posto.



Sempre protagonista in Sicilia, Giuseppe Campari giunse al terzo posto con la sua Alfa nell'edizione del 1921.

XI TARGA FLORIO

Data: 24 Ottobre 1920
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 16 (19 iscritti)
Arrivati: 7
1 cl. Guido MEREGALLI (NAZZARO GRAND PRIX 4,4)
2 cl. Enzo FERRARI (ALFA ROMEO 40/60 HP)
3 cl. Luigi LOPEZ (DARRAQ 16 HP)

XII TARGA FLORIO

Data: 29 Maggio 1921
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 36
Arrivati: 19
1 cl. Giulio MASETTI (FIAT S 57/14 B)
2 cl. Max SAILER (MERCEDES 28/95)
3 cl. Giuseppe CAMPARI (ALFA ROMEO 40/60 HP)



La Mercedes di Max Sailer, secondo assoluto nel 1921 dopo essere stato in testa fino a pochi chilometri dal traguardo.



Un sorridente Giulio Masetti stringe in mano i fiori del vincitore della Targa 1921. La sua Fiat Grand Prix risaliva al 1914.

1922-1923: Emozionanti colpi di scena

Sono gli anni delle vittorie beffarde: nel 1922 Giulio Masetti "umilia" lo squadrone Mercedes aggiudicandosi la Targa al volante di una vettura tedesca obsoleta che aveva acquistato privatamente. Nel 1923 Antonio Ascari viene beffato proprio sul traguardo dal compagno di squadra Ugo Sivocci.

La Targa Florio è ormai una classica del calendario internazionale e tutte le principali case costruttrici si affannano per poter registrare una vittoria nella gara siciliana. Alla XIII^a edizione della Targa, disputata il 2 a Aprile 1922, erano presenti le squadre ufficiali di Mercedes, Austro Daimler, Steyr, Ballot, Alfa Romeo, Fiat, Itala e Ceirano, con i loro migliori piloti. La Mercedes in particolare, voleva prendersi lo scettro che le era sfuggito per un soffio dodici mesi prima e schierò uno squadrone di cinque vetture, pari a quello dell'Alfa Romeo che aveva tra le sue fila Campari, Ascari, Sivocci, Ferrari e la D'Avanzo. Esordio in gara anche per Alfred Neubauer, che solo molti anni dopo trionferà in Sicilia nelle vesti di Direttore Sportivo della Mercedes.

Ma a mettere d'accordo tutti sarebbe intervenuto ancora una volta il conte Giulio Masetti. Già vincitore nella precedente edizione, quando si era schierato al volante di una vecchia Fiat Grand Prix privata, il nobile toscano ripeté l'impresa guidando una Mercedes GP 4500 del 1914 che aveva acquistato personalmente ma che era giudicata alla vigilia obsoleta rispetto agli splendidi nuovi modelli portati dalla casa della stella a tre punte. La gara l'aveva in realtà dominata Jules Goux che con la sua Ballot era rimasto in testa fino all'ultimo giro. Solo nei pressi di Caltavuturo, il francese, rallentato da guai alle candele, venne superato da Masetti.

Emozioni a mai finire anche alla Targa Florio 1923. L'Alfa Romeo era la favorita, grazie alle sue RL "Targa Florio" (dedicate proprio alla gara sicilia-

na) con i soliti Ascari, Campari, Ferrari e Sivocci, affiancati dal vincitore delle due edizioni precedenti Masetti.

Al primo giro la lotta era tra le due Steyr di Brilli Peri e Rützler, con l'Alfa Romeo di Campari e la Diatto di Alfieri Maserati subito di rincalzo.

Ritirati Brilli Peri, Campari, Ferrari, Maserati e Rützler, allo scoccare dell'ultimo giro sembrava poterla spuntare Ascari su Sivocci e Minoia. Ma la sua Alfa ammutolì al bivio Cerda, cioè a poche decine di metri dal traguardo. Sulla vettura si catapultarono letteralmente quattro meccanici che riuscirono a farla ripartire ma nelle foga Ascari tagliò il traguardo con la macchina ancora carica dei suoi tecnici. Invitato a tornare indietro dalla giuria, l'asso veneto girò velocemente la vettura e, mentre effettuava la sua manovra, venne beffato dal compagno Ugo Sivocci che nel frattempo tagliava il traguardo. Per Ascari era una beffa atroce, per Sivocci una vittoria incredibile.



Jules Goux, al volante della sua Ballot, sfortunato protagonista della Targa Florio 1922. Giunse secondo perdendo la vittoria solo nel finale.



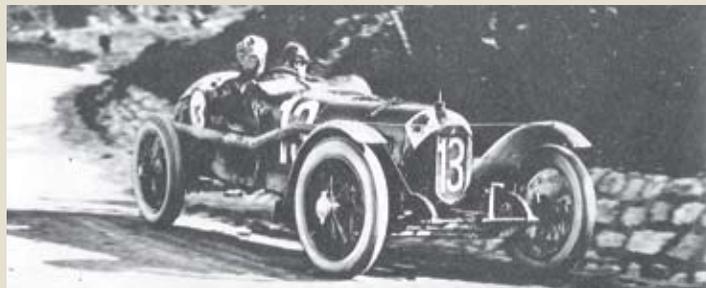
Alla Targa Florio del 1922, seconda vittoria consecutiva di Giulio Masetti, questa volta al volante di una vecchia Mercedes privata.



Solo undicesimo Giuseppe Campari con la sua Alfa Romeo 40/60 HP alla Targa del 1922.



Il drammatico momento della ripartenza di Ascari, con la vettura carica di meccanici, negli ultimi metri dell'edizione 1923.



Sivocci, con l'Alfa Romeo RL "Targa Florio", beffò il compagno Ascari solo sulla linea del traguardo.



La Steyr di Sierke poco prima della partenza della Targa del 1923. La vettura non prenderà però il via.

XIII TARGA FLORIO

Data: 2 Aprile 1922
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie Partenti: 42
Arrivati: 26
1 cl. Giulio MASETTI (MERCEDES GRAND PRIX 1914)
2 cl. Jules GOUX (BALLOT 2 LS)
3 cl. Giulio FORESTI (BALLOT 2 LS)

XIV TARGA FLORIO

Data: 15 Aprile 1923
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie Partenti: 17
Arrivati: 9
1 cl. Ugo SIVOCCHI (ALFA ROMEO RL-S)
2 cl. Antonio ASCARI (ALFA ROMEO RL-S)
3 cl. Ferdinando MINOIA (STEYR)

1924-1925: Dalla Mercedes alla Bugatti

Mentre le Case italiane latitano, la Targa Florio diviene una delle gare più ambite d'Europa. Tedeschi e francesi approntano vetture speciali in grado di affrontare il terribile circuito delle Madonie dove però inizia a spuntare l'asfalto. E la Mercedes ricorre ad un piccolo stratagemma cromatico.

Già nel mese di Novembre del 1923 una vettura rossa percorreva a tutta velocità il Circuito delle Madonie, acclamata al suo passaggio dai contadini al lavoro nei campi che pensavano si trattasse di una vettura italiana, visto che sfoggiava il rosso, colore riservato alle auto da corsa nazionali. Invece era una Mercedes, ché se lo avessero capito, i focosi tifosi siciliani l'avrebbero fischiata sonoramente. Lo stratagemma usato dalla Mercedes dimostrava come la casa tedesca, pur di conquistare la prestigiosa gara siciliana non avesse lasciato nulla di intentato: una squadra agli ordini di Ferdinand Porsche, con i piloti Sailer e Werner aveva studiato metro per metro il percorso dall'inverno precedente sino alla gara in Aprile. La ovvia conclusione fu il trionfo della Mercedes "rossa" con Christian Werner che stroncò immediatamente le velleitarie resistenze dell'Alfa Romeo, seconda e quarta al traguardo rispettivamente con Giulio Masetti e Giuseppe Campari, della Fiat, terza con Pietro Bordino, e della Peugeot, quinta con André Boillot. Ancora sfortuna nera per Antonio Ascari che perse il controllo della sua Alfa Romeo percorrendo proprio l'ultima curva e vide sfumare un secondo posto ormai acquisito. La XVIa Targa Florio viene ricordata per il rinnovo totale del Circuito delle Madonie. Già alla fine del 1924, dopo avere ricostruito in muratura le vecchie tribune di legno distrutte da un incendio, Vincenzo Florio aveva promesso "grandi novità". Chiamò in Sicilia l'ing. Piero Puricelli, allora il massimo esperto nella realizzazione di autostrade e circuiti (suo il



progetto dell'Autodromo di Monza) e questi ricoprì d'asfalto la quasi totalità del percorso di gara. Alla Targa Florio del 3 Maggio 1925, per varie ragioni, non si presentarono vetture italiane, così la lotta rimase circoscritta tra le Peugeot e le Bugatti. Le vetture del Leone, con Wagner, Rigal, Dauvergne e Boillot godevano dei favori del pronostico e infatti ben presto si trovarono in testa, vanamente inseguite dalle Bugatti di Meo Costantini e dei due fratelli spagnoli Pierre e Ferdinand De Vizcaya. Fu l'incidente occorso alla Peugeot di Dauvergne a cambiare l'esito della gara: il francese, gravemente ustionato, venne eroicamente soccorso dal compagno Wagner, in quel momento in testa, che cedette così il comando della gara alla Bugatti di Costantini mentre le altre Peugeot di Rigal e Boillot furono incapaci di sostenere la disperata rimonta del compagno di scuderia Wagner, alla fine secondo ma vincitore morale per la generosità e la sportività dimostrate.

La possente Hispano-Suiza H6C di André Dubonnet, sesto alla Targa Florio 1924.

Una spettacolare derapata di Herrman Rutzler, settimo assoluto alla Targa Florio 1924 su Steyr (Foto Lo Baido/Targapeda).

XV TARGA FLORIO

Data: 27 Aprile 1924
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 37
Arrivati: 21
1 cl. Christian WERNER (MERCEDES)
2 cl. Giulio MASETTI (ALFA ROMEO RL "TARGA FLORIO")
3 cl. Pietro BORDINO (FIAT 805)

XVI TARGA FLORIO

Data: 3 Maggio 1925
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 15
Arrivati: 8
1 cl. Meo COSTANTINI (BUGATTI Tipo 35)
2 cl. Louis WAGNER (PEUGEOT 174 S)
3 cl. André BOILLLOT (PEUGEOT 174 S)



La Mercedes di Christian Werner vincitrice della Targa Florio 1924. Era dipinta di rosso per ingraziarsi il pubblico locale.

Due monumenti della storia dell'automobilismo: Alfred Neubauer, in veste di pilota della Mercedes, alla Targa Florio 1924, e Ferdinand Porsche, allora tecnico della Casa tedesca.



Bartolomeo "Meo" Costantini sfreccia con la sua Bugatti sul traguardo della Targa Florio 1925 che vincerà con un pizzico di fortuna.



Christian Dauvergne protagonista con la sua Peugeot di un incidente che risulterà decisivo per l'esito della Targa Florio 1925.



André Boillot, favorito della vigilia, solo terzo al traguardo della Targa Florio 1925 ma vincitore della Coppa Florio.



La Targa Florio 1926 con iscritti i nomi dei tre piloti della Bugatti classificati ai primi tre posti (Archivio A.Catanzaro/Targapeda).
Al centro, la copertina satirica del Numero Unico del 1927.

1926-1927: Un giorno triste, poi le Bugatti

La XVIIª edizione della Targa Florio è funestata dall'incidente occorso a Giulio Masetti. Sarà il primo di una serie molto breve perché, come amava ripetere Don Vincenzo, «La mia è la gara più sicura del mondo».

Nel bene e nel male la XVIIª Targa Florio del 27 Aprile 1926 fu ricca di eventi da ricordare. Fu infatti la prima gara in assoluto disputata da una vettura col marchio Maserati. Si trattava di una 8 cilindri in linea da 1500 cm³ che il suo progettista e pilota Alfieri Maserati, affiancato da un giovanissimo Guerino Bertocchi, condusse al nono posto assoluto e al primo della sua Classe.

Fu purtroppo anche l'edizione in cui si registrò la prima vittima tra i piloti: il due volte vincitore Giulio Masetti, amatissimo dal pubblico siciliano, trovò la morte al volante di una Delage, una monoposto da Grand Prix (tipo di vettura schierato per la prima volta alla Targa proprio in quella occasione) giudicata dagli osservatori dell'epoca «Troppo potente e scorbutica per le strade delle Madonie». Fortunatamente, nella lunga storia della Targa Florio, il numero di incidenti fatali rimarrà sempre molto basso, tanto che Don Vincenzo Florio affermerà sempre con malcelato orgoglio che la sua era «La gara più sicura del mondo» a causa delle medie di percorrenza sempre relativamente basse rispetto alle potenzialità della vettura per via della tortuosità del percorso. L'edizione 1926 della Targa Florio se la aggiudicò di nuovo



Meo Costantini, sebbene senza sorriso per la scomparsa del rivale e amico Masetti, davanti ai compagni della Bugatti Minoia e Goux.

Anche per l'edizione del 24 Aprile 1927, XVIIIª della serie, le Bugatti si presentarono come favorite. Costantini, nel frattempo diventato Direttore Sportivo della Casa francese, schierò gli assi Minoia, Dubonnet e Materassi, mentre su una vettura privata gareggiava Madame Elisabeth Junek. La nobildonna boema al primo giro era, tra lo stupore generale, al quarto posto assoluto, poi fu costretta al ritiro per la rottura dello sterzo.

La gara fu un monologo delle Bugatti ma non mancarono i colpi di scena: Materassi uscì di pista mentre si trovava al comando e comunicò di volersi ritirare; il suo DS lo invitò perentoriamente a proseguire e il toscano, nonostante un violentissimo temporale abbattutosi sul tracciato all'ultimo giro, si aggiudicò la gara davanti al compagno di marca Conelli e alla Maserati di Alfieri Maserati: la Casa del Tridente era divenuta ormai una delle protagoniste assolute della scena motoristica internazionale.



Una delle ultime immagini di Giulio Masetti al volante della sua Delage numero 13.

XVII TARGA FLORIO

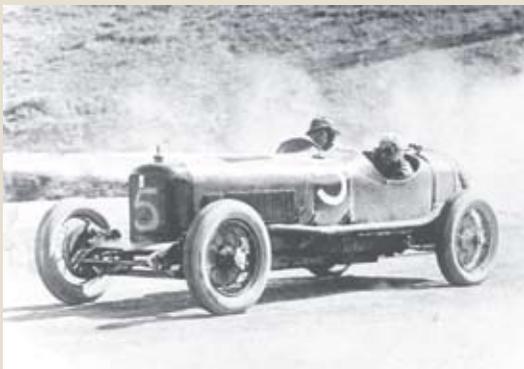
Data: 27 Aprile 1926
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 34
Arrivati: 18
1 cl. Meo COSTANTINI (BUGATTI Tipo 35 T)
2 cl. Ferdinando MINOIA (BUGATTI Tipo 35 T)
3 cl. Jules GOUX (BUGATTI Tipo 35 T)

XVIII TARGA FLORIO

Data: 24 Aprile 1927
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 21
Arrivati: 11
1 cl. Emilio MATERASSI (BUGATTI Tipo 35 C)
2 cl. Carlo A. CONELLI (BUGATTI Tipo 37 A)
3 cl. Alfieri MASERATI (MASERATI Tipo 26 B)



Meo Costantini vincitore della Targa Florio 1926 su Bugatti Type 35 T.



Debutto assoluto per la Maserati alla Targa Florio 1926. Alfieri Maserati e Guarino Bertocchi finiranno noni assoluti.



La Delage di Robert Benoist, ritirata in segno di lutto per la scomparsa di Masetti.



Emilio Materassi, vincitore della XVIIIª Targa Florio al volante di una Bugatti Type 35 C.

1928-1929: Divo e la Bugatti protagonisti

La Casa di Molsheim ottiene due vittorie grazie al suo campione. A lanciare la sfida è però l'Alfa Romeo, sempre più convinta dei suoi mezzi, ma sfortunata protagonista. A sorpresa, Madame Junek è la prima donna in testa alla gara.

La vera protagonista della XIX edizione della Targa Florio, disputata il 6 Maggio 1928 fu Elisabeth Junek. Non era una novità vederla impegnata in gara ma fu una grande sorpresa per tutti sentire l'annuncio che al termine del secondo giro la Bugatti privata della nobildonna cecoslovacca fosse al comando. Con buona pace degli assi maschi che spesso guardavano con divertita sufficienza questa minuta campionessa del volante: Brilli Peri, Campari, Chiron, Conelli, Divo, Dreyfus, Fagioli, Materassi, Minoia e persino il grande Tazio Nuvolari si ritrovarono tutti dietro l'arrembante Junek, salutata con entusiasmo dal pubblico siciliano che la elesse immediatamente come propria beniamina. Nei giorni precedenti la gara Elisabeth studiò il percorso passo dopo passo, effettuando minuziose ricognizioni anche a piedi e tracciando alcune curve con dei segnali solo da lei riconoscibili. Per quanto spavalda, però, Madame Junek aveva una corporatura esile e una preparazione atletica di fatto inesistente. Sopraffatta dalla fatica perse man mano posizioni fino a chiudere al quinto posto assoluto, staccata di poco meno di nove minuti dal vincitore, Albert Divo che proseguì così la striscia vincente delle Bugatti alla Targa Florio. Il pilota francese riuscì a prevalere per 1'37" sull'Alfa Romeo di Giuseppe Campari, attardato da una foratura. La sua Alfa Romeo era però diventata una pericolosa realtà per tutti gli avversari.

La grande attesa per la XX Targa Florio, in scena il 5 Maggio 1929, era tutta per il grande duello tra l'Alfa Romeo e le Bugatti. La Casa italiana schierava Brilli Peri, Campari e l'esordiente Varzi. Solo il primo sarebbe rimasto tra i protagonisti fino alla fine mentre Campari sarebbe stato attardato da un malore dovuto a un colpo di sole e Varzi avrebbe pagato la scarsa conoscenza del percorso. A dare manforte alle speranze di una vittoria italiana c'erano anche la Maserati di Borzacchini ed Ernesto Maserati.

Alla fine, però, fu ancora la Bugatti a marcare la sua quinta (e ultima) vittoria consecutiva. Nelle prime fasi di gara fu il vecchio Ferdinando Minoia a condurre con spavalda sicurezza: nelle prime tre tornate il vincitore della prima Mille Miglia girò sempre al di sotto del primato del circuito. Problemi allo sterzo e una foratura lo costrinsero a rallentare, lasciando che il regolare compagno Albert Divo ottenesse la sua meritata seconda vittoria consecutiva.



Elisabeth Junek posa con Vincenzo Florio prima della partenza. La nobildonna cecoslovacca fu una delle protagoniste della Targa Florio 1928.

XIX TARGA FLORIO

Data: 6 Maggio 1928
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 36
Arrivati: 14
1 cl. Albert DIVO (BUGATTI Tipo 35 B)
2 cl. Giuseppe CAMPARI (ALFA ROMEO 6C 1500 SS)
3 cl. Carlo A. CONELLI (BUGATTI Tipo 37 A)

XX TARGA FLORIO

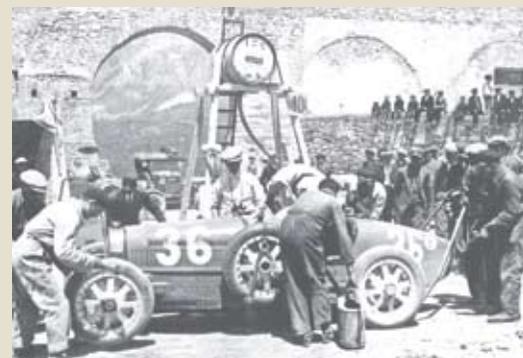
Data: 5 Maggio 1929
Tracciato: Medio Circuito delle Madonie
Partenti: 19
Arrivati: 6
1 cl. Albert DIVO (BUGATTI Tipo 35 C)
2 cl. Ferdinando MINOIA (BUGATTI Tipo 35 C)
3 cl. Gastone BRILLI PERI (ALFA ROMEO 6C 1750 SS)



Albert Divo saluta il fotografo in questo suggestivo passaggio montano. Il francese vinse nel 1928 grazie ad una condotta di gara molto regolare.



La Maserati di Luigi Fagioli, settimo classificato alla Targa del 1928.



Targa Florio 1928, la Bugatti di Emilio Materassi, costretta al ritiro.



A sinistra, Albert Divo, sulla sinistra, subito dopo essersi aggiudicato la Targa Florio 1929, l'ultima affermazione in Sicilia per la Casa francese.

A destra, l'Alfa Romeo 6C 1750 SS di Gastone Brilli Peri. Finì al terzo posto nel 1929 alle spalle delle Bugatti di Divo e Minoia.



L'Alfa Romeo di Giuseppe Campari nel 1929. "El Negher" venne attardato da un malore dovuto ad un colpo di sole e giunse quarto assoluto.

a cura di Giuseppe Valerio
con la collaborazione di www.targapedi.com - www.amicidellatargaflorio.com

CENTO VOLTE **TARGA FLORIO**

1930-1931: l'Alfa Romeo diventa imbattibile

Achille Varzi e Tazio Nuvolari irrompono nella leggenda della Targa Florio. I due assi si aggiudicano rispettivamente le edizioni 1930 e 1931, entrambi al volante delle auto milanesi che avviano una leggendaria striscia di vittorie lunga fino al 1975.

Il dominio della Bugatti alla Targa Florio era diventato insostenibile per l'Alfa Romeo che già da qualche anno stava tentando di scalfire la supremazia delle vetture francesi. Per la XXI Targa Florio, in programma il 4 Maggio 1930, la Casa milanese decise di schierare la sua vettura migliore, la P2, affiancandola alle più leggere 6C 1750 GS. Piloti designati delle P2 erano Achille Varzi e Giuseppe Campari ma "El Negher" optò all'ultimo momento per una delle 6C 1750, giudicandola più semplice da guidare sul Medio delle Madonie. Sulle altre due 6C 1750 gareggiarono regolarmente Tazio Nuvolari e Aymo Maggi. Dal canto suo la Bugatti schierò il solito squadrone composto da Albert Divo, Louis Chiron e Carlo Alberto Conelli.

Varzi mise subito in chiaro le sue intenzioni con un primo giro velocissimo, ben quattro minuti al di sotto del record di Minoia. Le altre Alfa di Nuvolari e Maggi precedevano tutte le Bugatti. A quel punto il Direttore sportivo dei francesi, il leggendario Meo Costantini, diede l'ordine di attaccare. Chiron guadagnò parecchio terreno e si presentò all'inizio dell'ultimo giro al comando per quaranta secondi su Varzi. La gara si fece entusiasmante: l'asso monegasco della Bugatti, rimasto sulle tele, fu costretto a cambiare due pneumatici. Ma anche Varzi ebbe i



Achille Varzi al volante dell'Alfa Romeo P2 con cui vinse la Targa Florio 1930.

suoi problemi quando la ruota di scorta fissata al serbatoio della benzina si staccò, provocando un foro da cui fuoriuscì il carburante. Costretto ad un rabbocco di fortuna, l'Alfa di Varzi prese anche fuoco ma l'indomito galliatese proseguì la sua corsa riuscendo a precedere sul traguardo Chiron di poco meno di due minuti.

La XXII Targa Florio iniziò molto prima della data prevista, il 10 Maggio 1931, allorché le forti piogge invernali avevano fatto crollare ben 18 km del Medio delle Madonie. Senza perdersi d'animo, com'era suo costume, Vincenzo Florio ripristinò il Grande Circuito da 146 km. La Bugatti però non gradì il cambio di tracciato e inviò una sola vettura, in forma non ufficiale, per Achille Varzi. L'Alfa Romeo fornì invece a Nuvolari e Arcangeli la nuova 8C 2300 mentre Borzacchini e Campari avevano le 6C 1750 GS.

Partita con l'asciutto, la gara venne poi flagellata da una bufera di pioggia e grandine. Ne fece le spese Varzi che, su una vettura priva di parafanghi, restò al comando fino all'inizio dell'ultimo giro. Poi nulla poté contro il ritorno delle Alfa Romeo: Nuvolari andò a vincere alla sua maniera, precedendo Borzacchini e uno stremato Varzi.



Con questa Alfa Romeo 6C 1750 GS Tazio Nuvolari concluse al quinto posto la Targa Florio del 1930.



Targa Florio 1930: sulla linea del traguardo la Bugatti di Chiron che insegue Ernesto Maserati.



La Maserati 26B di Luigi Arcangeli, costretta al ritiro alla Targa Florio del 1930.



Il vincitore della Targa Florio 1931, Tazio Nuvolari su Alfa Romeo 8C 2300 (Targapedi/Dante Cappellani).



Quarto assoluto nel 1931, Giuseppe Campari su Alfa Romeo 6C 1750 GS.



Stremato per la durezza della corsa, Luigi Arcangeli si fece sostituire dal suo meccanico Goffredo Zehender. Alfa Romeo 8C 2300, Targa Florio 1931 (Targapedi/Dante Cappellani).

a cura di Giuseppe Valerio
con la collaborazione di www.targapeda.com - www.amici dellatargaflorio.com

CENTO VOLTE **TARGA FLORIO**

1932-1933: Gli assi del Biscione

Continua il predominio dell'Alfa Romeo sulle strade siciliane. Nuvolari ottiene la sua seconda vittoria consecutiva, poi tocca a Brivio. Ma la grande novità è il varo di un nuovo tracciato, il Piccolo delle Madonie che entrerà nella leggenda

Le grandi protagoniste della stagione sono l'Alfa Romeo, la Bugatti e la Maserati che si sfidano sui circuiti di tutta Europa. All'inizio della seconda settimana di Maggio il terreno di sfida è quello della Targa Florio che presenta una grande novità: dopo l'intermezzo del 1931 sul Grande Circuito delle Madonie, Vincenzo Florio, vara un nuovo percorso lungo "solo" 72 chilometri. In questo modo si definì per sempre la toponomastica della Targa: il nuovo circuito sarebbe passato alla storia come il "Piccolo", determinando così la nuova indicazione storica di "Medio" per il tracciato utilizzato tra il 1919 e il 1930, e di "Grande" per quello utilizzato tra il 1906 e il 1911, riesumato nel 1931 e quindi definitivamente abbandonato. Sul Piccolo delle Madonie la Targa Florio sarebbe diventata leggenda. Il nuovo tracciato consentiva medie orarie più alte a causa del minor numero di curve e di salite.

La cronaca della XXIII Targa Florio si riduce però alla esaltazione dell'impresa di Tazio Nuvolari, in testa con la sua Alfa Romeo dal primo all'ultimo metro, senza essere mai impensierito da avversari di gran rango come Borzacchini, secondo sempre su Alfa Romeo, e Chiron, terzo, sostituito a metà gara da Varzi: il monega-

scio si era dovuto fermare a causa di ustione a un piede; il galliese era subentrato sulla Bugatti del compagno dopo che la sua vettura era stata costretta al ritiro.

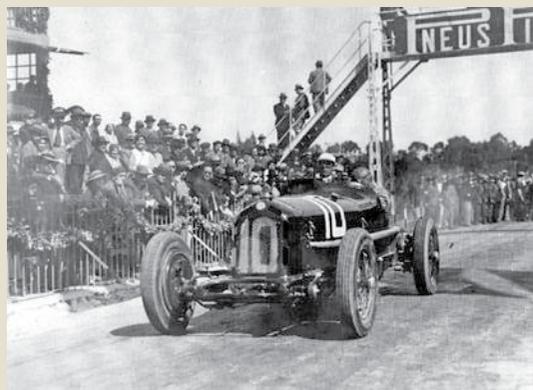
Anche nel 1933 le vicende extrasportive rubano la scena all'aspetto agonistico della XXIV Targa Florio. Accadde che il suo creatore e finanziatore principale venisse clamorosamente estromesso dall'organizzazione della gara. La grande crisi economica di quegli anni aveva travolto anche la famiglia Florio e don Vincenzo non era più in grado di fronteggiare da solo il peso della sua creatura. Accaddero anche episodi poco piacevoli, conditi da meschinerie e invidie di bassa lega che convinsero Florio a farsi dignitosamente da parte. Per la Targa iniziò un lento declino che sarebbe stato interrotto solo dallo scoppio della II Guerra Mondiale. Assenti tutti i principali assi, da Nuvolari a Varzi, da Chiron a Fagioli, restavano solo le Alfa Romeo di Brivio, Borzacchini, Ghersi e Magistri a dare spettacolo. Magistri e Borzacchini furono costretti al ritiro già nelle prime fasi; Ghersi fuse le bronze al quinto giro. Al nobile biellese non restò altro da fare che controllare senza affanni i pochi avversari rimasti.

XXIII TARGA FLORIO

Data: 8 Maggio 1932
Tracciato: Piccolo Circuito delle Madonie
Partenti: 16
Arrivati: 6
1 cl. Tazio NUVOLARI (ALFA ROMEO 8C 2300)
2 cl. Baconin BORZACCHINI (ALFA ROMEO 8C 2300)
3 cl. A. VARZI/L. CHIRON (BUGATTI Tipo 51)

XXIV TARGA FLORIO

Data: 28 Maggio 1933
Tracciato: Piccolo Circuito delle Madonie
Partenti: 14
Arrivati: 6
1 cl. Antonio BRIVIO (ALFA ROMEO 8C 2300)
2 cl. Renato BALESTRERO (ALFA ROMEO 8C 2300)
3 cl. Guglielmo CARRAROLI (ALFA ROMEO 8C 2300)



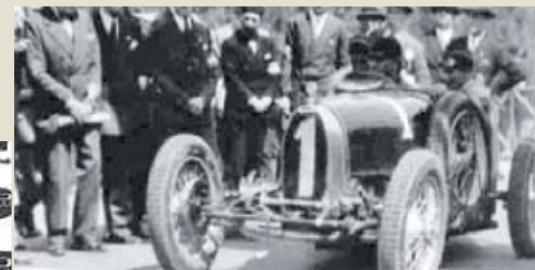
L'Alfa Romeo 8C 2300 con la quale Tazio Nuvolari si aggiudicò la Targa Florio del 1932.



Clemente Bondetti si presentò alla Targa del 1932 al volante di questa Maserati Bugatti Speciale, un ibrido creato dallo stesso pilota toscano.



Senza avversari di rilievo, Brivio si aggiudicò la Targa 1933 al volante di un'Alfa Romeo della Scuderia Ferrari.



A parte le Alfa Romeo, lo scarno elenco di partenti del 1933 vide al via anche la Bugatti di Letterio Cucinotta.

Assenti i grandi campioni, nel 1933 anche il pubblico accorse poco numeroso. Brivio passa sul traguardo ma le tribune sono semideserte.

1934-1935: Sei volte Alfa Romeo

La Targa Florio è in crisi, don Vincenzo è lontano con i fasti degli anni ruggenti. Protagonista di una gara in declino è l'Alfa Romeo che chiude una irripetibile striscia di sei vittorie consecutive grazie ad Achille Varzi e Tonino Brivio.

Ormai priva della carismatica guida di don Vincenzo, la Targa Florio fatica a ritrovare quella dimensione internazionale che ne aveva caratterizzato gli anni più fulgidi. La Targa Florio deve fare i conti anche con la concorrenza delle altre gare che, per gli ingaggi più alti e la logistica favorevole, hanno la meglio sul fascino della gara siciliana. Di fatto, solo pochi assi decidono di avventurarsi fino in Sicilia e nel 1934 tra questi ci sono Achille Varzi e Pietro Ghersi che vanno a dare lustro a una lista dei partenti davvero misera, dodici piloti in tutto, dieci dei quali al volante di Alfa Romeo e solo due, D'Agata e Alloatti rispettivamente su Maserati e Bugatti. Anche il tempo inclemente, pioggia, vento e temperature rigide, sembra volersi accanire contro la Targa Florio.

La gara, come previsto, fu un monologo di Varzi che prese il comando all'inizio del terzo giro dopo una breve sfuriata iniziale di Ghersi. Quest'ultimo, vittima della sua stessa irruenza, finì fuori strada ma riuscì a tornare al box dove rimase fermo per oltre trenta minuti. Col suo avversario più pericoloso ormai fuori gioco, Varzi si limitò a non commettere errori sull'insidioso tracciato siciliano e



Lo sguardo severo di Achille Varzi colto prima della partenza della Targa Florio 1934 che l'asso di Galliate vincerà con un'Alfa Romeo P3.

ottenne così la sua seconda Targa Florio. Il torinese Giovanni Alloatti, vittima di una paurosa uscita di strada, venne trasportato in gravissime condizioni in ospedale. Morirà venti giorni dopo a causa delle gravi ferite riportate alla testa nel ribaltamento della sua Bugatti. Dopo Giulio Masetti, è la seconda vittima di un infausto elenco che alla Targa Florio sarà fortunatamente molto breve.

Nonostante la presenza alla partenza del principe ereditario Umberto di Savoia e della sorella Maria Francesca, la XXVI Targa Florio del 28 Aprile 1935 è una gara a partecipazione prevalentemente nazionale. L'unico asso straniero è Louis Chiron che deve vedersela con Antonio Brivio e Carlo Pintacuda. Sono tutti al volante di vetture Alfa Romeo, come del resto il novanta per cento dei 16 partenti delle classi maggiori (gli altri 6 erano afferenti alla classe fino a 1100 cm³): la Case straniere disertavano la Targa perché preferivano gare di velocità pura rispetto al durissimo Piccolo delle Madonie. Vinse il marchese Brivio, davanti a Chiron e a Barbieri, terzo su Maserati. Pintacuda, fresco vincitore della Mille Miglia, fu costretto al ritiro per la rottura del differenziale.



Secondo classificato nel 1934 fu Nando Barbieri, al volante di un'Alfa 8C 2600.



Uno scarso pubblico è presente alla partenza della Targa Florio 1934. La pioggia successiva sfoltirà ulteriormente i ranghi.



Antonio Brivio viene accompagnato dai suoi meccanici al via della per lui vittoriosa Targa Florio 1935.

Secondo posto alla Targa Florio 1935 per Louis Chiron, su una delle Alfa Romeo della Scuderia Ferrari.



Tra le poche vetture non Alfa Romeo, nel 1935 c'era la OM Superba di Giuseppe Sutera.

Ospite d'onore alla partenza della Targa del 1935, il Principe Umberto di Savoia.

a cura di Giuseppe Valerio
con la collaborazione di www.targapeda.com - www.amici dellatargaflorio.com

1938-1939: Monomarca Maserati

L'esperimento del Circuito della Favorita ha dato un buon riscontro, così anche negli anni seguenti, si gareggia nell'angusto tracciato ricavato all'interno del parco palermitano. Tutti gli iscritti si schierano con monoposto esclusivamente del Tridente.

Come una mosca bianca, alla XXIX Targa Florio del 22 maggio 1938, la macchina che spiccava in un mare di Maserati era la Talbot Platé Speciale di Luigi Platé, una vettura artigianale che il quarantaquattrenne pilota milanese, cugino del più noto Enrico Platé (l'uomo che da team manager avrebbe fatto correre in F1 gente come De Granffened, Chiron, Schell o Bira), aveva realizzato utilizzando un vecchio telaio francese e un motore da un litro e mezzo.

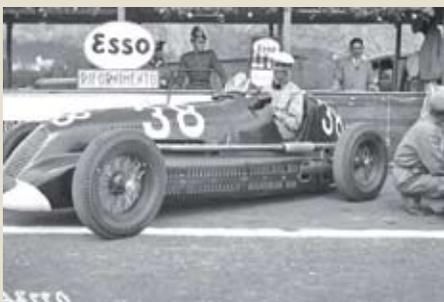
Tolta la vettura numero 2 di Platé, il resto erano tutte Maserati. La Casa del Tridente, nel segmento agonistico delle 1500 cm³, in quella fase storica non aveva rivali in Italia. Al suo servizio, in forma ufficiale o privata, c'erano tutti i migliori piloti dell'epoca: Ettore Bianco, Franco Cortese, Pietro Gherzi, Giovannino Lurani, Aldo Marazza, Paul Pietsch, Giovanni Rocco, Piero Taruffi e Gigi Villioresi.

Alla vigilia della manifestazione, molti dubbi vennero sollevati effettiva rispondenza del Circuito della Favorita al ruolo di sede di una gara comunque importante: i rettilinei troppo stretti e alcune curve a gomito rendevano la guida difficile e soprattutto pericolosa.

Anche per questo la gara fu aspra e combattuta. Sicuri protagonisti come Cortese, Gherzi e Taruffi non presero neanche il via; Bianco e Lurani si eliminarono a vicenda in un incidente pochi giri dopo il via. Restarono in lizza Villioresi e Marazza, con Rocco e lo spagnolo De Las Casas prossimi inseguitori. Uno scontro con Villioresi mise fuori gara Marazza dopo che aveva ottenuto il giro più veloce. Il milanese poté riprendere la corsa ma Rocco era ormai fuori dalla sua portata.

Se nel 1938 c'era almeno una "non Maserati", nel 1939 l'elenco dei partenti comprendeva esclusivamente vetture del Tridente, neanche si trattasse di un

Sotto, la seconda Maserati ufficiale presente alla Targa del 1939 era quella di Franco Cortese. Il piemontese fu costretto al ritiro mentre si trovava in seconda posizione a otto giri dal termine.



Ettore Bianco con la sua Maserati si destreggia nell'angusto tracciato del Parco della Favorita, sede della Targa Florio del 1938.



La Maserati ufficiale di Gigi Villioresi. Il milanese fu l'assoluto protagonista della Targa Florio 1939, dominata dall'inizio alla fine, segnando anche il giro più veloce.



Un sorridente Ettore Bianco in posa con la sua Maserati 4 cilindri poco prima di prendere la partenza alla Targa Florio del 1939. Sarà costretto al ritiro.

CENTO VOLTE TARGA FLORIO

XXIX TARGA FLORIO

Data: 22 Maggio 1938
Tracciato: Circuito della Favorita
Partenti: 16
Arrivati: 6
1 cl. Giovanni ROCCO (MASERATI 6 CM)
2 cl. Raphael DE LAS CASAS (MASERATI 6 CM)
3 cl. Gigi VILLORESI (MASERATI 6 CM)

XXX TARGA FLORIO

Data: 14 Maggio 1939
Tracciato: Circuito della Favorita
Partenti: 14
Arrivati: 8
1 cl. Gigi VILLORESI (MASERATI 6 CM)
2 cl. Piero TARUFFI (MASERATI 6 CM)
3 cl. Guido BARBIERI (MASERATI 6 CM)



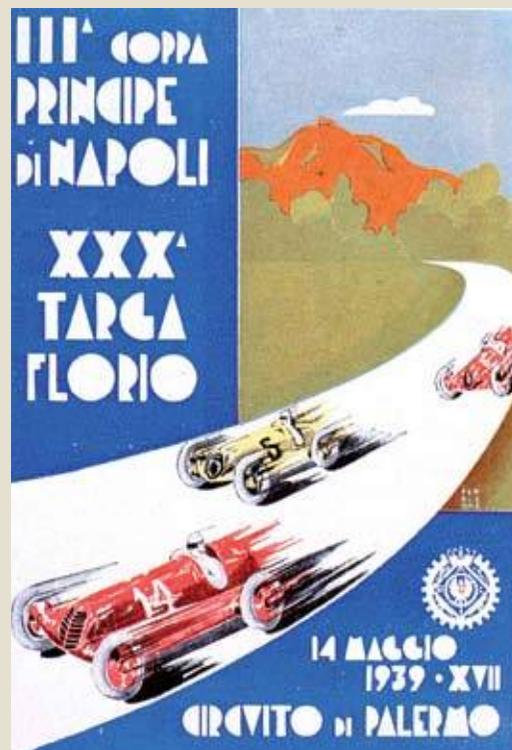
La Maserati 6 cilindri del napoletano Giovanni Rocco, vincitrice della Targa Florio 1938 dopo un'aspra lotta con Villioresi e Marazza.

monomarca ante litteram.

Dopo la delusione dell'anno precedente, due futuri protagonisti della scena internazionale come Cortese e Taruffi riuscirono a effettuare il loro esordio in pista alla Targa Florio. Il tracciato del Parco della Favorita era stato parecchio modificato: la sede stradale e lo spazio all'esterno alle curve più critiche erano infatti stati allargati.

Villioresi, memore dell'errore che gli era costato la vittoria l'anno prima, guidò da par suo, di fatto senza avversari in grado di impensierirlo. Il milanese fu anche l'autore del giro più veloce alla media di quasi

142 km/h. Sul traguardo Villioresi precedette Taruffi, autore di una gara sagace e intelligente, e Barbieri.



Il manifesto ufficiale della XXX edizione della Targa Florio, valida anche come III Coppa Principe di Napoli, trofeo che però non venne assegnato.

1940-1948: Da Maserati a Ferrari

Con la II Guerra Mondiale ormai alle porte, nel 1940 si corre l'ultima edizione della Targa Florio sul circuito del Parco della Favorita. Dopo la lunga e dolorosa pausa bellica, si riprende solo nel 1948 e la gara torna a disputarsi sul tracciato del Giro di Sicilia.

XXXI TARGA FLORIO

Data: 23 Maggio 1940
Tracciato: Circuito della Favorita
Partenti: 16
Arrivati: 11
1 cl. Gigi VILLORESI (MASERATI 4 CL)
2 cl. Franco CORTESE (MASERATI 4 CL)
3 cl. Giovanni ROCCO (MASERATI 4 CL)

XXXII TARGA FLORIO

Data: 3-4 Aprile 1948
Tracciato: Giro di Sicilia
Partenti: 86
Arrivati: 38
1 cl. BIONDETTI/TROUBETZKOY (FERRARI 166 S)
2 cl. TARUFFI/RABBIA (CISITALIA 202 SMM)
3 cl. MACCHIERALDO/SAVIO (CISITALIA 202 SMM)

La guerra era già una realtà in mezza Europa il 23 maggio 1940 quando sul circuito della Favorita di Palermo si disputò la XXXI edizione della Targa Florio. L'atmosfera era elettrica e si guardava distrattamente alla gara, ormai un Gran Premio come tanti altri, con le sole Maserati a farla da padrone e i piloti italiani protagonisti per forza, vista l'assenza degli stranieri, in ben più gravi faccende affaccendati. Per tentare di tirare un po' più su il livello della competizione, alla vigilia molti puntarono la loro attenzione sulla presenza del giovane Alberto Ascari.

Il futuro campione del mondo di F1 era agli albori della sua carriera e in quel momento era noto, più che per il suo talento ancora inespresso, per essere il figlio del grande Antonio Ascari, l'asso che aveva infiammato diverse edizioni della Targa Florio senza però riuscire mai ad aggiudicarsela. Ma la corsa di Alberto Ascari terminò al dodicesimo giro (sui quaranta previsti) per un guasto tecnico. Gli altri protagonisti, Villorresi, Cortese, Rocco e Bianco, diedero vita a uno spettacolo tutto sommato godibile per il pubblico anche se Gigi Villorresi, di fatto, fu senza rivali: il milanese chiuse al primo posto stabilendo i nuovi record sulla distanza (a oltre 142 km/h di media) e sul giro (a oltre 147 di media). Franco Cortese chiuse al secondo posto dopo una bella rimonta sul napoletano Giovanni

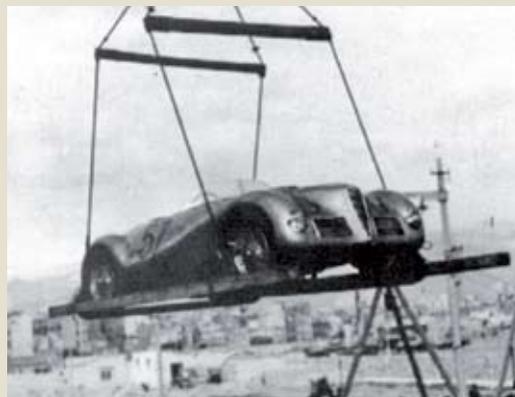
Rocco. Subito dopo calava il nero sipario della guerra.

L'Italia dell'immediato dopoguerra era un cumulo di macerie; la Sicilia; Floriopoli era stata umiliata e ridotta a zona di pascolo e ricovero per le bestie. Solo nel 1948, grazie all'interessamento di alcuni amici di Vincenzo Florio, Stefano La Motta e Raimondo Lanza di Trabia, fu possibile ricominciare a parlare di corse: ma per far rinascere la Targa occorreva che don Vincenzo riprendesse il posto di comando che gli spettava. Ormai anziano, privo della precedente immensa disponibilità economica, Florio riuscì tuttavia a ricucire attorno a sé l'entusiasmo di un tempo. Ovviamente del circuito della Favorita non volle neanche sentire parlare e per l'edizione numero trentadue della sua creatura scelse di abbinarla all'ottava edizione del Giro di Sicilia.

Al via si schierano 86 concorrenti. Tra loro assi vecchi e nuovi: Bracco, Maglioli, Villorresi, Taruffi, Ascari. Vince Clemente Biondetti al volante di una Ferrari, la nuova marca che l'ex direttore sportivo dell'Alfa Romeo aveva potuto finalmente intestare a suo nome. Due leggende, quella di Enzo Ferrari e quella della Targa Florio, si intrecciavano per la prima volta.



Gigi Villorresi, vincitore della Targa Florio 1940, ai box mentre un meccanico riformisce la sua Maserati. Notare la coperta di protezione sul capo del pilota.



L'Alfa Romeo di Romano/Rosa viene imbarcata su un piroscafo al porto di Palermo dopo la Targa Florio 1948.



Targa 1940. Il Monte Pellegrino fa da sfondo alla Maserati di Ettore Bianco mentre un meccanico è curiosamente assiso sul cofano della macchina.



La Ferrari 166 spider Allemano di Biondetti/Troubetzkoy, prima assoluta alla Targa Florio/Giro di Sicilia 1948.



Piero Taruffi nel 1948 al volante della Cisitalia 202 con la quale conquistò il secondo posto assoluto alla Targa Florio.

1949-1950: Tra passato e futuro

Ancora due edizioni del dopoguerra disputate sul tracciato lungo il periplo dell'Isola, le ultime di sempre prima di tornare definitivamente al Piccolo delle Madonie. Tra vecchi assi e nuovi campioni, la Targa Florio si risollewa assieme alla Sicilia dalle ferite della guerra.

L'edizione 1949 della Targa Florio-Giro di Sicilia, risentiva ancora pesantemente delle tracce lasciate dalla guerra. Tra gli ospiti d'onore erano presenti Alessandro Cagno, il vincitore della prima Targa Florio nel 1906, e Tazio Nuvolari. L'anziano asso mantovano aveva tentato in tutti i modi di partecipare alla gara ma alla fine non era riuscito a trovare un accordo. Partirono 157 concorrenti sotto un cielo plumbeo. Le pessime condizioni atmosferiche accompagnarono l'intero svolgersi della gara che perse subito uno dei possibili protagonisti, Giovanni Bracco su Ferrari. Clemente Biondetti, vincitore dell'edizione precedente e ancora al volante di una Ferrari 166, trovò in Franco Rol un avversario tenace. Il pilota torinese dell'Alfa Romeo riuscì anche a portarsi in testa ma perse cinque minuti incredibilmente fermo ad un passaggio a livello sbarrato. Per Biondetti e per la Ferrari maturò così la seconda vittoria consecutiva.

Nel corso della presentazione dell'edizione 1950 venne annunciato il ritorno al Piccolo delle Madonie per l'anno successivo. Intanto si sarebbe gareggiato, ma

sarebbe stato per l'ultima volta, sul percorso del Giro di Sicilia da 1080 km. Il livello dei partecipanti era altissimo: c'era Ascari, ormai astro di prima grandezza, e c'era anche Nuvolari, in declino ma sempre carismatico.

Alberto Ascari con la Ferrari 195 S partì a razzo, seguito da Biondetti, su Jaguar, Bracco, Giannino Marzotto e Villoresi, tutti su Ferrari. Uscito di scena Biondetti, attardati Marzotto e Villoresi, il ruolo di antagonisti venne rilevato a sorpresa dai fratelli Mario e Franco Bornigia, al volante di un'Alfa Romeo 6C 2500 Competizione sperimentale. I fratelli romani, seguiti da Rol, anch'egli su una vettura del biscione milanese, presero il comando a Messina, dopo che Ascari aveva rotto il motore della sua Ferrari. Insidiati brevemente dalla Ferrari 2 litri privata di Bernabei e dopo che l'Alfa di Rol manifestò qualche problema all'alimentazione che lo attardò fino al sesto posto finale, i fratelli Bornigia giunsero a Palermo da trionfatori con oltre 11 minuti di vantaggio su Bernabei e 26 sul barone siciliano La Motta.

XXXIII TARGA FLORIO

Data: 20 Marzo 1949
Tracciato: Giro di Sicilia
Partenti: 157
Arrivati: 65
1 cl. BIONDETTI/BENEDETTI (FERRARI 166 S)
2 cl. ROL/RICHIERO (ALFA ROMEO 6C 2500 COMPETIZIONE)
3 cl. ROCCO/PRETE (AMP ALFA MASERATI PRETE)

XXXIV TARGA FLORIO

Data: 2 Aprile 1950
Tracciato: Giro di Sicilia
Partenti: 167
Arrivati: 97
1 cl. M.BORNIGIA/F.BORNIGIA (ALFA ROMEO 6C 2500 COMPETIZIONE)
2 cl. BERNABEI/PACINI (FERRARI 166 S)
3 cl. LA MOTTA/ALTERIO (FERRARI 166 SC)



La Ferrari 166 di Clemente Biondetti passa sotto un traguardo volante. Vincerà l'edizione 1949 della Targa Florio-Giro di Sicilia disputata in condizioni meteo pessime.



L'Alfa Romeo 6C 2500 Competizione dei fratelli Mario e Franco Bornigia, vincitrice nel 1950, l'ultima edizione della Targa Florio accoppiata al Giro di Sicilia.



Il volto sofferente di Tazio Nuvolari al volante della Cisitalia Abarth con cui disputò la Targa Florio 1950.



Franco Rol, sfortunato protagonista della Targa 1950 al volante di un'Alfa Romeo 2500 identica a quella dei vincitori (Vittorio Giordano/Targapeda).



La Ferrari 166 MM di Inico Bernabei, protagonista di una bella prestazione che valse la seconda posizione assoluta nel 1950 (Vittorio Giordano/Targapeda).



Dopo le due vittorie consecutive conseguite nel 1948-49, Clemente Biondetti si presentò nel 1950 al volante di una Jaguar ma senza fortuna (Vittorio Giordano/Targapeda).

1951-1952: Ritorno al futuro

La Targa Florio ritorna sui luoghi della leggenda col suo mentore nuovamente al posto di comando. Con grande tenacia Don Vincenzo riporta la sua creatura sul Piccolo delle Madonie dove si affermano nomi vecchi e nuovi: la Frazer Nash di Cortese e la Lancia di Bonetto.

La Targa Florio – per usare le stesse parole di Vincenzo Florio – nel 1951 «è ritornata a casa sua» sulle Madonie. Abbandonata la formula del Giro di Sicilia (competizione che comunque proseguirà a sé stante ancora per qualche anno), con Don Vincenzo nuovamente nocchiero, la prestigiosa manifestazione motoristica siciliana ritrova lo smalto dei giorni perduti. Le difficoltà per ripristinare le strutture, tribune, box, sala direzione, collegamenti radio, furono notevoli ma l'ostinazione e la determinazione di Florio si dimostrarono contagiose. Il parco partenti non era al massimo livello internazionale ma neanche troppo scadente: spiccavano nove Ferrari, due "esotiche" Frazer Nash, una Maserati e un paio di interessanti ibridi come la Jaguar Special di Clemente Biondetti o l'Alfa Maserati Prete di Giovanni Rocco. La gara è dominata nelle prime fasi da Giovanni Bracco che con una Ferrari 340 America della Scuderia Marzotto gira su tempi da record. La foratura di una gomma e i relativi problemi a un ammortizzatore lo fermano però alla fine del secondo giro. Problemi anche per le Ferrari di Stagnoli e Mancini che portano la Frazer Nash di Franco Cortese al comando. Il piemontese all'inizio del quinto giro ha oltre 15 minuti di vantaggio su Bracco, nel frattempo salito sulla Ferrari 212 Export di Franco Cornacchia. Il biellese entusiasma la folla con una rimonta spettacolare ma alla

fine deve accontentarsi del secondo posto a tre minuti da Cortese. Dopo il bagno di folla e l'entusiasmo popolare dell'edizione precedente, alla Targa Florio del 1952 si ripresentano alcuni problemi organizzativi, legati alle richieste da parte dei piloti più in vista di un premio di ingaggio personale. Florio rifiuta e alcuni "big" decidono di non effettuare la trasferta siciliana. E' però presente la Lancia con le sue B20 ufficiali affidate a Felice Bonetto, Gino Valenzano ed Enrico Anselmi. A sfidare la squadra torinese la Talbot di Pierre Levegh, le Ferrari private di Giovanni Bracco ed Emilio Giletti e la Frazer Nash del vincitore della passata edizione Franco Cortese.

La gara si dimostra vivace e interessante, con Bracco che si pone al comando ma che ancora una volta è costretto al ritiro. A tentare di resistere alle Lancia, dopo il ritiro di Levegh, resta la Osca di Giulio Cabianca che passa anche in testa per essere poi beffardamente costretta al ritiro all'ultimo giro. Bonetto sembra poter vincere senza problemi, invece finisce la benzina ed è costretto a tagliare il traguardo a forza di braccia. Il vantaggio accumulato sui compagni Valenzano e Anselmi è però sufficiente per garantirgli la vittoria finale.

XXXV TARGA FLORIO

Data: 9 Settembre 1951
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 25
Arrivati: 8
1 cl. Franco CORTESE (FRAZER NASH BMW)
2 cl. BRACCO/CORNACCHIA (FERRARI 212 EXPORT)
3 cl. BERNABEI/PACINI (MASERATI A6.GCS)

XXXVI TARGA FLORIO

Data: 29 Giugno 1952
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 47
Arrivati: 18
1 cl. Felice BONETTO (LANCIA AURELIA B20)
2 cl. Gino VALENZANO (LANCIA AURELIA B20)
3 cl. Enrico ANSELMINI (LANCIA AURELIA B20)



La Frazer Nash di Franco Cortese vincitrice della trentacinquesima edizione della Targa Florio nel 1951. Prima vittoria di un'auto inglese sulle Madonie (Targapedi/Dante Cappellani).



Nel 1951 Don Vincenzo Florio riprende le redini della sua creatura. Qui è ai box con la seconda moglie Lucie Henry (Targapedi/Dante Cappellani).



La Ferrari 212 Export di Guido Mancini e Gilberto Cornacchia, costretta al ritiro nel 1951 (Targapedi/Dante Cappellani).



Nel 1951 i box di Floriopoli riprendono vita e pullulano di meccanici, piloti, auto, mezzi di servizio e forze dell'ordine (Targapedi/Dante Cappellani).



La Lancia Aurelia B20 ufficiale condotta alla vittoria nel 1952 a fatica e a forza di braccia da Felice Bonetto.



Poca fortuna per Franco Cortese alla Targa Florio del 1952: di nuovo al volante della sua Frazer Nash è costretto al ritiro (Targapedi/Archivio Falanga).

1953-1954: Lancia in resta

Le vetture torinesi si confermano grandi protagoniste sulle Madonie. Nel 1953 si afferma un giovane Umberto Maglioli cui Florio in persona pronostica un grande avvenire: l'anno successiva tocca alla volpe argentata Piero Taruffi al volante di una splendida D24 spider.

La Targa Florio sta prepotentemente ritornando alla ribalta internazionale. L'edizione numero trentasette del 14 Maggio 1953 ha come protagonisti alcuni tra i più importanti piloti del momento, primo tra tutti Juan Manuel Fangio, Campione del Mondo di F1 nel 1951. L'asso argentino è stato ingaggiato dalla Maserati e divide l'abitacolo di una Sport 2000 A6GCS/53 ufficiale col giovane Sergio Mantovani. Le altre Maserati ufficiali sono affidate a Emilio Giletti e Luigi Musso. Ma la favorita d'obbligo è la Lancia che ha sostituito la Aurelia B20 con la formidabile D20 da tre litri. Al volante delle vetture torinesi ci sono campioni affermati come Giovanni Bracco, Felice Bonetto, Piero Taruffi e il giovane Umberto Maglioli, anch'egli biellese e allievo prediletto di Bracco.

Il giorno della gara sulle Madonie piove piuttosto copiosamente. Mentre si sta recando alla partenza Bonetto si scontra violentemente con la Stanguellini di Bignami. Piloti illesi ma vetture distrutte e inutilizzabili. Alla Maserati decidono a sorpresa di far prendere il via a Mantovani mentre Fangio, con grande delusione del pubblico che voleva subito vederlo all'opera, dovrà attendere la fine del quarto giro per poter prendere il volante della sua Maserati.

Le condizioni meteo variabili condizionano la gara. Al comando si alternano Giletti e Bracco. Quando l'anziano pilota biellese esce di strada, a prendere il comando è il suo pupillo e compagno di squadra Maglioli seguito dalle Maserati di Giletti e Mantovani e dall'altra Lancia di Taruffi. Quest'ultimo è al comando all'inizio dell'ultimo giro ma a 25 chilometri dal traguardo esce di strada. La vittoria va così a Maglioli che precede le Maserati di Giletti e Fangio, acclamatissimo dal pubblico.

Ancora Lancia e Maserati protagoniste nell'edizione del 1954. La Casa torinese schiera con Castellotti e Taruffi le D24, splendide vettura Sport con motore V6 da 3,3 litri. Il valore della D24 è stato testimoniato dalle recenti vittorie di Fangio alla Carrera nel 1953, di Alberto Ascari alla Mille Miglia 1954 e dello stesso Taruffi al Giro di Sicilia disputatosi due mesi prima della Targa.

La volpe argentata riesce nell'impresa di fare il bis in Sicilia dopo un'aspra lotta con la Maserati di Luigi Musso. Per la Lancia è il terzo successo di fila. Il giro più veloce, a oltre 93 km/h di media lo aveva fatto segnare Castellotti prima di ritirarsi mentre Taruffi stabilisce anche il nuovo primato sulla distanza alla media di quasi 90 km/h.

XXXVII TARGA FLORIO

Data: 14 Maggio 1953
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 42
Arrivati: 21
1 cl. Umberto MAGLIOLI (LANCIA D20)
2 cl. Emilio GILETTI (MASERATI A6GCS/53)
3 cl. FANGIO/MANTOVANI (MASERATI A6GCS/53)

XXXVIII TARGA FLORIO

Data: 30 Maggio 1954
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 30
Arrivati: 15
1 cl. Piero TARUFFI (LANCIA D24)
2 cl. Luigi MUSSO (MASERATI A6GCS/53)
3 cl. Roberto PIODI (LANCIA AURELIA B20)



Il pittore bolognese Gabriele Guidetti ha così interpretato la vittoria di Piero Taruffi al Giro di Sicilia 1954, antipasto della Targa Florio dello stesso anno (Archivio Guidetti).



Emilio Giletti al volante della sua Maserati Sport 2000 A6GCS/53 alla Targa Florio 1953. L'industriale piemontese giungerà secondo assoluto.



La Lancia D20 di Umberto Maglioli, vincitore della Targa Florio 1953 davanti alle Maserati di Giletti e Fangio/Mantovani.



Tra le protagoniste del 1953 anche la Jaguar XK120 di Thomas Henry Wisdom, diciassettesimo al traguardo.



Piero Taruffi vincitore della Targa Florio 1954 al volante della Lancia D24 spider Pininfarina (Targapedia/Dante Cappellani).



Clemente Biondetti al volante della Ferrari 225 S con cui disputò con scarsa fortuna la Targa Florio 1954 (Targapedia/Dante Cappellani).

1955-1956: La Targa è Mondiale

La cancellazione della Carrera Panamericana lascia un vuoto nel calendario del Campionato del Mondo Sport. Vincenzo Florio riesce a imporre tutto il suo prestigio e ottiene la promozione della sua creatura a gara valida per l'assegnazione del titolo iridato.

Nel 1955 la Targa Florio è già la "corsa più vecchia del mondo" e Vincenzo Florio chiede che la sua gara venga inserita nel calendario del Campionato Mondiale Sport. Due cause ostano inizialmente all'accoglimento della richiesta: la prima è che il calendario del 1955 è già completo; la seconda è che il regolamento prevede la disputa di una sola gara con validità mondiale per nazione e in Italia si disputa già la Mille Miglia. Quando gli organizzatori della Carrera Panamericana annunciano la cancellazione del loro evento a causa della tragedia avvenuta a Le Mans, Florio, anche grazie alle pressioni della CSAI, riesce a far comprendere che il prestigio della gara siciliana merita il rango mondiale, anche solo una tantum.

La sorte, poi, fa sì che la Targa Florio, inserita quale ultima prova del Mondiale e fissata per il 16 Ottobre, sia la gara decisiva per l'assegnazione del titolo mondiale. Sono ancora in lizza, con distacchi minimi, Ferrari, Mercedes e Jaguar. Gli inglesi rinunciano ma i tedeschi no e inviano in Sicilia uno squadrone di 62 persone e 3 vetture 300 SLR ufficiali. La Ferrari risponde con 5 vetture, ma l'unica realmente in grado di contrastare le Stelle d'argento è la 857 S affidata a Eugenio Castellotti e Robert Manzon.

La sfida tra le tre Mercedes (condotte da Moss/Collins, Fangio/Kling e Fitch/Titterington) e la Ferrari si corre su media stratosferiche. L'eroe di giornata è Collins che mentre è al comando sbatte ma riesce a restituire la macchina a Moss e quando torna al volante demolisce record su record, vincendo davanti ai compagni Fangio/Kling e alla Ferrari di Castellotti/Manzon.

Nel 1956 la Targa rientra nei ranghi di semplice gara internazionale ma è ormai un appuntamento tra i più importanti della stagione. La Ferrari è la favorita ma a sfidarla ci sono le Maserati e una Jaguar C-Type privata ma molto prestante. Nessuno tiene conto della presenza ufficiale della Porsche e della Osca: le loro barchette da 1500 cm3 sono giudicate troppo poco potenti contro le 4 cilindri da 3,4 litri Ferrari e le Maserati 6 cilindri in linea da 3 litri.

Accade invece che la Ferrari 860 Monza di Gendebien/Herrmann accusi dei problemi che la attardano mentre quella di Castellotti/Collins è costretta al ritiro. Anche la Maserati di Taruffi accusa noie all'alimentazione e deve rallentare. Agilissime, veloci e condotte da grandi piloti, la Porsche di Umberto Maglioli e la Osca di Giulio Cabianca e Gigi Villorelli chiudono così in prima e seconda posizione.

XXXIX TARGA FLORIO

Data: 16 Ottobre 1955
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 47
Arrivati: 20
1 cl. MOSS/COLLINS (MERCEDES 300 SLR)
2 cl. FANGIO/KLING (MERCEDES 300 SLR)
3 cl. CASTELLOTTI/MANZON (FERRARI 857 S)

XL TARGA FLORIO

Data: 10 Giugno 1956
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 50
Arrivati: 34
1 cl. Umberto MAGLIOLI (PORSCHE 550/A RS 1500)
2 cl. CABIANCA/VILLORESI (OSCA MT4 1500)
3 cl. Piero TARUFFI (MASERATI 300 S)



Protagoniste minori della Targa Mondiale del 1955 sono la Lancia di Arena/Tomaselli e la Jaguar di Vella/Termini (Targapedi/Vittorio Giordano).



La Maserati Sport 2000 A6GCS/53 di Luigi Bellucci e Maria Teresa De Filippis. Chiuderanno al nono posto assoluto nel 1955 (Archivio Amici della Targa Florio).



La Mercedes 300 SLR di Stirling Moss e Peter Collins lanciata a piena velocità verso la vittoria nella Targa del 1955 (Targapedi/Vittorio Giordano).



Quarto posto assoluto nel 1955 per la Mercedes 300 SLR di Desmond Titterington e John Fitch (Targapedi/Vittorio Giordano).



Eugenio Castellotti splendido protagonista della Targa Florio 1955 che chiuderà al terzo posto in coppia con Robert Manzon (Targapedi/Vittorio Giordano).



La Porsche 550/A RS 1500 di Umberto Maglioli, prima assoluta nel 1956. Per il biellese si tratta della seconda vittoria in Sicilia (Presse Porsche).

1957-1958: La luce oltre la siepe

La tragedia della Mille Miglia del 1957 porta alla cancellazione delle gare su strada sul territorio italiano. Ne fa le spese anche la Targa Florio ridotta quell'anno a una manifestazione di regolarità semi-amatoriale. Ma dall'anno dopo la gara siciliana entra in pianta stabile nel Mondiale Sport.

Nel maggio del 1957, la tragedia della Mille Miglia (la Ferrari di De Portago/Nelson finita in mezzo alla folla provoca la morte di nove spettatori, tra cui cinque bambini, e dei due piloti) scatenò una dura reazione mediatica contro le competizioni automobilistiche. Ne scaturì il divieto di organizzare gare di velocità su strade aperte che riguardò ovviamente anche la Targa Florio. Vincenzo Florio, ormai anziano e provato, provò a ribadire che la sua era "la corsa più lenta del mondo" e pertanto anche tra le più sicure di sempre: ne era prova, secondo il Cavaliere, anche il bassissimo numero di gravi incidenti registrato alla Targa Florio nei suoi oltre cinquant'anni di vita. Ovviamente non ci fu nulla da fare e la "Corsa più antica del mondo" quell'anno rischiò seriamente di non essere organizzata. Il 24 novembre, preannunciata senza troppo anticipo, la Targa Florio però riuscì a mantenere la sua continuità storica visto che venne organizzata come gara di regolarità, aperta alle vetture stradali di tutti i giorni, senza piloti di fama, a parte Piero Taruffi. L'asso romano partecipò alla manifestazione siciliana in coppia con la moglie Isabella, al volante di una Lancia Appia e in un primo momento ne fu dichiarato anche il vincitore. Un paio di mesi dopo, un controllo più accurato dei cronologici accertò che Taruffi era

arrivato secondo, alle spalle di Fabio Colonna, al volante di una Fiat 600. Mitigata l'avversione contro le corse, nel 1958 la Targa Florio ritornò, avviando anzi il suo periodo aureo e per sedici edizioni consecutive sarebbe stata parte integrante del Campionato Mondiale Sport.

Proprio perché inserita nella serie mondiale, che imponeva percorrenze minime di 1000 chilometri, la Targa Florio del 1958 venne disputata sulla distanza di 14 giri. Ne venne fuori una gara durissima che per oltre dieci ore e mezza mise alla frusta la resistenza di macchine e i piloti. In queste condizioni si esaltarono i piloti della Ferrari che, al volante della formidabile 250 Testa Rossa ottennero la vittoria con Musso/Gendebien e il terzo e quarto posto rispettivamente con Hawthorn/Von Trips e Collins/Phil Hill. Ma gli eroi di giornata, dopo l'uscita di scena dell'Aston Martin di Stirling Moss e Tony Brooks, furono Jean Behra e Giorgio Scarlatti, secondi assoluti alla guida di una Porsche da 1500 cm³. La Targa Florio del 1958 è passata alla storia anche per l'esordio di Nino Vaccarella: da quel giorno e per i successivi sedici anni "il Professore", nel bene e nel male, sarà sempre protagonista.

XLI TARGA FLORIO

Data: 24 Novembre 1957
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 136
Arrivati: 129
1 cl. Fabio COLONNA (FIAT 600)
2 cl. Piero TARUFFI (LANCIA APPIA)
3 cl. Mario COSTANTINI (LANCIA APPIA)

XLII TARGA FLORIO

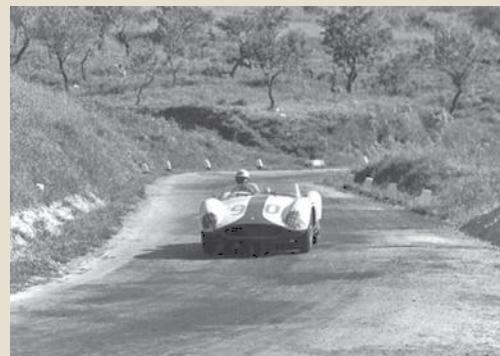
Data: 11 Maggio 1958
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 41
Arrivati: 15
1 cl. MUSSO/GENDEBIEN (FERRARI 250 TESTA ROSSA)
2 cl. BEHRA/SCARLATTI (PORSCHE 718 RSK 1500)
3 cl. VON TRIPS/HAWTHORN (FERRARI 250 TESTA ROSSA)



Una partecipazione di uomini e mezzi a livello amatoriale per la Targa Florio di regolarità del 1957. Il vincitore è Fabio Colonna, al volante di questa Fiat 600 (Amici della targa Florio).



La "stella" della Targa Florio 1957 era Piero Taruffi, secondo classificato al volante di una Lancia Appia 1100 e con al fianco la moglie Isabella (Amici della Targa Florio).



Settimo posto assoluto per la Ferrari 500 TRC a quattro cilindri di Gaetano Starrabba e Franco Cortese alla Targa Florio del 1958 (Amici della Targa Florio).



Per la seconda volta nella sua storia valevole per il Campionato Mondiale Sport, la Targa Florio del 1958 viene vinta dalla Ferrari 250 Testa Rossa di Luigi Musso e Olivier Gendebien.



Sebbene presente nella edizione "anomala" del 1957, Nino Vaccarella disputa la sua prima, vera Targa Florio nel 1958, su una Lancia Aurelia B20 (Amici della Targa Florio/Famiglia Vaccarella).



Sfortunati protagonisti dell'edizione 1958 sono Edgar Barth e Umberto Maglioli, costretti al ritiro con la loro Porsche 1500 solo nel corso dell'ultimo giro (Amici della Targa Florio).

1959-1960: Addio al padre fondatore

Il 6 gennaio 1959 Vincenzo Florio muore a Epernay, in Francia. La sua volontà è che la gara che ha creato continui la sua storia. E la Targa prosegue la sua marcia, diventando sempre più grande e più bella. Crescono anche le Porsche che in Sicilia corrono a grandi passi verso la leggenda.

Vincenzo Florio muore improvvisamente il 6 gennaio del 1959 mentre si trova nella sua residenza francese di Epernay. Avrebbe compiuto settantasette anni il successivo 18 marzo. Prima di morire, però, Don Vincenzo si era assicurato che la sua creatura gli potesse sopravvivere, affidandone la cura a suo nipote Vincenzo Paladino.

Il tracciato del Piccolo delle Madonie è lento e tortuoso e non si addice a vetture dalla esuberante potenza: meglio avere una macchina agile e scattante. Alla Targa Florio del 1959 la Ferrari schiera tre esemplari della rinnovata 250 Testa Rossa che ha vinto a Sebring. A sfidare la Casa di Maranello, così come alla 12 Ore della Florida, c'è di fatto solo la Porsche che presenta le sue piccole e agilissime vetture Sport 4 cilindri boxer con cilindrata comprese tra i 1500 e 1600 cm³.

La sfuriata delle Ferrari si esaurisce nel volgere dei primi giri: Gendebien si ferma subito dopo aver tagliato il traguardo della prima tornata; Behra finisce fuori strada al quarto giro; poi tocca a Gurney e infine alla Dino 196 S di Cabianca e Scarlatti. Con le Ferrari tutte fuori gara, sono le Porsche a prendere il largo: Von Trips e Bonnier volano in testa e ci restano fino all'inizio dell'ultimo giro. A Collesano, però, la

Porsche numero 130 ammutolisce e la vittoria va a Edgar Barth e Wolfgang Seidel. Per la Porsche, che piazza quattro macchine ai primi quattro posti, è il trionfo.

La sete di rivincita della Ferrari non viene placata neanche nel 1960. Alle temibili Porsche si aggiunge come avversaria di rango anche la Maserati che schiera, attraverso la scuderia americana Camoradi, una Tipo 60 Birdcage affidata all'esperto Umberto Maglioli e al giovane palermitano Nino Vaccarella. Già durante le prove, la 250 Testa Rossa di Phil Hill finisce fuori strada subendo danni irreparabili. La seconda 3 litri di Maranello per la coppia Allison/Ginther finisce fuori strada dopo metà gara. Ma i problemi delle Ferrari questa volta non sembrano favorire le Porsche: in testa c'è infatti la Maserati di Maglioli che procede baldanzosa anche con Vaccarella alla guida. Quando il sogno del giovane siciliano sembra ormai a un passo dal realizzarsi, la sfortunata foratura del serbatoio lo riporta alla cruda realtà. La gara la vince ancora una volta una Porsche, quella di Jo Bonnier e Hans Herrmann, la Ferrari agguanta il secondo posto con la Dino 246 S di Von Trips e Phil Hill. Gli atleti fratelli messicani Rodriguez con la Dino 2 litri del NART giungono solo settimi.



La Porsche 718 RSK di Edgar Barth e Wolfgang Seidel, vincitori della Targa Florio 1959.



I francesi Gerard Laureau e Francois Jaeger furono costretti al ritiro nel 1959 con la loro DB Panhard HBR4 di soli 750 cm³.



Brutta battuta d'arresto per le tre Ferrari 250 Testa Rossa alla Targa del 1959. Behra, al volante, fu costretto al ritiro così come gli altri compagni.



Jo Bonnier esulta mentre il direttore di corsa gli sventola la bandiera a scacchi. La Targa Florio 1960 va ancora una volta alla Porsche.



La Cooper Monaco T49 dotata di motore Maserati 2 litri di Colin Davis e Raffaele Cammarata, costretta al ritiro alla Targa del 1960.



La Ferrari 250 Testa Rossa di Cliff Allison e Richie Ginther, ritirata al quinto giro per incidente alla Targa Florio 1960.

1961-1962: Riscossa rossa

Dopo due edizioni vinte dalla Porsche, la Ferrari si riscuote e centra anch'essa una doppia vittoria con la formidabile 246 SP, vettura agile, leggera e potente che si adatta perfettamente al Piccolo delle Madonie. Olivier Gendebien è il primo pilota ad aggiudicarsi per tre volte la Targa Florio.

Alla vigilia, la Targa Florio 1961 è una sfida a tre: le vetture da battere sono le Porsche, reduci da due vittorie consecutive; poi ci sono le Ferrari, con la 246 SP dotata di motore posteriore, e la Maserati che punta sulla avveniristica Tipo 63, evoluzione della Tipo 61 "birdcage", ma soprattutto sul talento del giovane palermitano Nino Vaccarella. Tra i protagonisti più attesi c'è in particolare Stirling Moss, asso della F1, ma pilota polivalente per eccellenza. Il contraltare di Moss è il belga Olivier Gendebien, poco appariscente ma ugualmente veloce e redditizio. Subito dopo la partenza è Stirling Moss a prendere il comando. L'inglese, vincitore già nel 1955, guida con piglio perentorio, accumulando in breve un enorme vantaggio. La Ferrari perde quasi subito le vetture di Phil Hill e Ricardo Rodriguez, mentre le Maserati non appaiono capaci di replicare la prestazione dell'anno precedente. Gli ultimi giri vivono per lo splendido duello tra Moss e Von Trips. L'inglese sembra prevalere, ma a una decina di chilometri dal traguardo sulla Porsche si rompe il differenziale e von Trips può superarla quando ormai non ci sperava più. Alla 46ª Targa Florio, il 6 maggio 1962, la Ferrari si presenta con tre diversi prototipi:

la 246 SP, che ha vinto in Sicilia l'anno precedente, la nuova 268 SP, e infine la 196 SP. Nel corso delle prove Phil Hill schianta la sua 268 SP in un incidente senza conseguenze per il pilota americano ma devastante per la vettura, irreparabile per la gara. Antagonista della Ferrari è ancora una volta la Porsche che schiera le agilissime RS 61 spider e coupé. La gara si dimostra però subito senza storia. Willy Mairesse prende il largo sin dal primo giro: consegna la macchina a Rodriguez e anche il messicano spinge al massimo, scavando un solco incolmabile per gli avversari. Il primo dei quali è però la 196 SP due litri di Baghetti e Bandini. Ultimato il suo turno, Rodriguez cede la macchina a Olivier Gendebien per gli ultimi tre giri. Il belga si limita intelligentemente a tenere un ritmo molto inferiore a quello dei compagni e va a vincere precedendo i compagni Baghetti e Bandini. Terza la Porsche coupé di Nino Vaccarella e Jo Bonnier. Olivier Gendebien è il primo pilota nella storia della Targa a conseguire la terza vittoria nella classica siciliana. Ma il vero eroe della giornata è Giorgio Scarlatti che guida la 250 GTO per nove giri su dieci e chiude al quarto posto assoluto.

XLV TARGA FLORIO

Data: 30 Aprile 1961
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 54
Arrivati: 23
1 cl. VON TRIPS/GENDEBIEN (FERRARI 246 SP)
2 cl. BONNIER/GURNEY (PORSCHE 718 RS61)
3 cl. HERRMANN/BARTH (PORSCHE 718 RS61)

XLVI TARGA FLORIO

Data: 6 Maggio 1962
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 46
Arrivati: 23
1 cl. MAIRESSE/RODRIGUEZ/GENDEBIEN (FERRARI 246 SP)
2 cl. BANDINI/BAGHETTI (FERRARI 196 SP)
3 cl. VACCARELLA/BONNIER (PORSCHE 718 GTR)



Olivier Gendebien al volante della Ferrari 246 SP. In coppia con Wolfgang Von Trips, il belga vince la Targa Florio 1961 (Targapedi/Vittorio Giordano).



Hans Herrmann ascolta gli ultimi consigli del DS Porsche Huscke Von Hanstein prima della partenza della Targa 1961. Finirà al terzo posto (Archivio Porsche).



Stirling Moss, al volante, e Graham Hill furono gli sfortunati protagonisti dell'edizione del 1961. In testa fino a pochi chilometri dal traguardo, furono costretti al ritiro (Targapedi/Giordano).



Seconda vittoria consecutiva per la Ferrari 246 SP alla Targa Florio 1962 grazie a Willy Mairesse, Ricardo Rodriguez e Olivier Gendebien (Targapedi/Giordano).



Eccellente secondo posto assoluto per Lorenzo Bandini e Giancarlo Baghetti nel 1962, al volante della Ferrari 196 SP da due litri (Targapedi/Giordano)



L'eroe della Targa 1962 è Giorgio Scarlatti che resta al volante della Ferrari 250 GTO di Pietro Ferraro per nove giri su dieci, vince la Classe GT e chiude quarto assoluto (Targapedi/Giordano).

1963-1964: Una lunga stagione

Con la doppietta del 1963/64, la Porsche avvia il suo lungo dominio sul Piccolo delle Madonie. Unica rivale resta la Ferrari che per diversi motivi, tecnici, politici o personali, riuscirà a trovare sempre meno spazio nelle vicende della competizione siciliana.

Dopo le due vittorie consecutive ottenute nel biennio 1961/62, la Ferrari tornò in Sicilia schierando i nuovi formidabili prototipi 250 P che avevano tanto ben impressionato all'esordio a Sebring. Ma che la trasferta sulle Madonie non fosse nata sotto una buona stella per la Casa di Maranello lo si poté constatare già durante le verifiche pre-gara: i commissari esclusero dalla competizione Nino Vaccarella, grande favorito della vigilia, perché non in regola con i documenti. Un cavillo burocratico, sebbene a norma di regolamento, che qualcuno ancora dopo molti anni, ritiene fosse stato "suggerito" agli ispettori della Federazione.

Sulle 250 P restavano comunque fior di campioni come John Surtees, Mike Parkes, Willy Mairesse e Lodovico Scarfiotti, senza contare che la Ferrari poteva contare anche sulla Dino 196 SP affidata a Lorenzo Bandini e allo stesso Scarfiotti.

I prototipi tre litri della Ferrari si dimostrarono subito invincibili per tutti gli avversari ma prima Surtees e poi Mairesse finirono fuori strada. Ereditò la prima posizione la Dino di Bandini e Scarfiotti ma per l'ultimo turno di guida, vista la minacciosa presenza della Porsche di Bonnier e Abate al secondo posto, indusse il DS Ferrari Eugenio Dragoni a mettere al volante della vettura Mairesse, ritenuto più



Un errore nel finale di Mairesse privò la Ferrari della terza vittoria consecutiva: la Dino 196 SP, condotta nel 1963 anche da Bandini e Scarfiotti, chiuse al secondo posto (Targapedi/Giordano)

XLVII TARGA FLORIO

Data: 5 Maggio 1963
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 55
Arrivati: 28
1 cl. BONNIER/ABATE (PORSCHE 718 GTR)
2 cl. SCARFIOTTI/BANDINI/MAIRESSE (FERRARI 196 SP)
3 cl. PUCCI/STRAHLE (PORSCHE 356B CARRERA GS)

XLVIII TARGA FLORIO

Data: 26 Aprile 1964
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 64
Arrivati: 32
1 cl. PUCCI/DAVIS (PORSCHE 904 GTS)
2 cl. BALZARINI/LINGE (PORSCHE 904 GTS)
3 cl. BUSSINELLO/TODARO (ALFA ROMEO GIULIA TZ)

veloce. Invece il belga commise un banale errore, uscì di strada, danneggiò la vettura e si presentò sul traguardo, con il cofano posteriore penzoloni, staccato di appena 11 secondi dalla Porsche vincitrice.

Nel 1964 le vetture del Cavallino Rampante alla Targa Florio neanche si presentarono per via della polemica tra Enzo Ferrari e le autorità sportive in merito alla vicenda della mancata omologazione della 250 LM. A sfidare le Porsche, che come ogni anno aveva curato sin nei minimi dettagli la sua partecipazione alla gara siciliana, restavano solo le Ford Cobra ufficiali, rivelatesi però ben presto troppo pesanti e poco maneggevoli per le caratteristiche del tracciato.

Il prototipo da 2 litri affidato dalla Casa di Stoccarda a Jo Bonnier e Graham Hill si ritirò al secondo giro mentre la 904 8 cilindri di Maglioli/Barth rimase molto atardata (avrebbe chiuso al sesto posto). Si trovò al comando così la Ferrari 250 GTO privata di Carlo Facetti e Jean Guichet ma anche loro

furono costretti al ritiro per un problema al cambio.

Così, a sorpresa, ai primi tre posti si classificarono tre GT: la Porsche 904 di Antonio Pucci, finalmente profeta in patria, e Colin Davis, seguita dalla gemella di Gianni Balzarini e Herbert Linge e dalla Alfa Romeo TZ di Roberto Bussinello e Nino Todaro.



La Porsche 718 GTR di Jo Bonnier e Carlo Maria Abate vincitrice della Targa Florio 1963 per soli 11 secondi (Targapedi/Giordano).

Il palermitano Antonio Pucci, coadiuvato dal tedesco Ernst Strähle, conquistò la terza piazza alla Targa del 1963 con questa Porsche 356B Carrera GS (Targapedi/Giordano)



Vincitrice a sorpresa della Targa Florio del 1964 fu la Porsche 904 GTS di Antonio Pucci e Colin Davis (Targapedi/Giordano)



Eccellente il terzo posto assoluto conquistato nel 1964 da Roberto Bussinello e Nino Todaro al volante dell'Alfa Romeo TZ 1.6 (Targapedi/Giordano)



Debutto in Sicilia nel 1964 per le Ford Cobra. Pesanti e poco maneggevoli, le roadster americane non ebbero fortuna: questa è la 152 di Hitchcock/Tchkotoua (Amici della Targa Florio)

1965-1966: Finalmente Nino

Dopo quattro anni di tentativi andati a vuoto, Vaccarella riesce a vincere la gara di casa per la gioia di tutti i siciliani. Ma quello della Ferrari e del palermitano fu solo un intermezzo perché sulle Madonie sarebbe presto iniziata l'era della Porsche.

L'edizione 1965 della Targa Florio, quarantanovesima della serie, fu probabilmente la prima di una serie di eventi realmente "mondiali": non era la mera presenza della gara siciliana nel calendario delle prove valide per l'assegnazione del Campionato Mondiale Marche a determinare la grandezza dell'evento, quanto la partecipazione di altissimo livello che comprendeva le migliori auto e i migliori piloti in circolazione. Nel 1965 la Ferrari tornò in lizza schierando i suoi eccezionali prototipi da 3,3 litri 275 P2; la Porsche, immane, aveva preparato una versione speciale della 904 con un motore da 2 litri a 8 cilindri, allestita con una carrozzeria spider leggerissima; la Ford, che dava l'assalto al titolo mondiale assoluto, aveva inviato una GT40 in versione roadster: sebbene troppo pesante e troppo potente per le caratteristiche del Piccolo delle Madonie, la V8 americana non sfigurò.

La gara fu un monologo della Ferrari di Nino Vaccarella ottimamente coadiuvato da Lorenzo Bandini. Il pilota romagnolo, alla vigilia, temeva il confronto con il compagno palermitano, profondo conoscitore del tracciato, ma alla fine, con una condotta accorta mai rinunciataria non sfigurò affatto. Per Vaccarella, dopo tanti tentativi, arrivava la prima affermazione nella gara di casa, per la gioia incontenibile dei siciliani.

La Targa del 1966, che celebrava la cinquantesima edizione in sessant'anni di vita, fu caratterizzata da condizioni climatiche avverse che trasformarono il fondo stradale in un pantano. Nonostante questo, la potente Ferrari 330 P3 di Vaccarella e Bandini sembrò poter controllare la situazione. Quando mancavano però due giri alla fine, comunque oltre un'ora di gara, Bandini ebbe un'incertezza durante un

doppiaggio e finì irrimediabilmente fuori strada, con grande disappunto del pubblico che già pregustava la seconda affermazione consecutiva della coppia siculo-romagnola. Il primo posto venne ereditato dalla Porsche 906 di Herbert Müller e Willy Mairesse, una vettura ufficiale sebbene formalmente iscritta e gestita dalla Scuderia Filipinetti, che precedette sul traguardo la Ferrari Dino 206 S di Jean Guichet e Giancarlo Baghetti. Al terzo posto ancora una Porsche 906 ufficiale, quella affidata ai piloti locali Antonio Pucci e Vincenzo Arena. Quest'ultimo non aveva ottenuto il volante della vettura di Stoccarda casualmente: originario di Catania, sconosciuto al grande pubblico, era in realtà un solido professionista, un "Carneade del volante" che già in passato si era messo in evidenza al volante delle Ford Cobra ufficiali.

XLIX TARGA FLORIO

Data: 9 Maggio 1965
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 59
Arrivati: 31
1 cl. VACCARELLA/BANDINI (FERRARI 275 P2)
2 cl. MITTER/DAVIS (PORSCHE 904/8 BERGSPYDER)
3 cl. U.MAGLIOLI/LINGE (PORSCHE 904/6)

L TARGA FLORIO

Data: 8 Maggio 1966
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 70
Arrivati: 43
1 cl. MAIRESSE/MÜLLER (PORSCHE 906)
2 cl. GUICHET/BAGHETTI (FERRARI DINO 206 S)
3 cl. PUCCI/ARENA (PORSCHE 906)

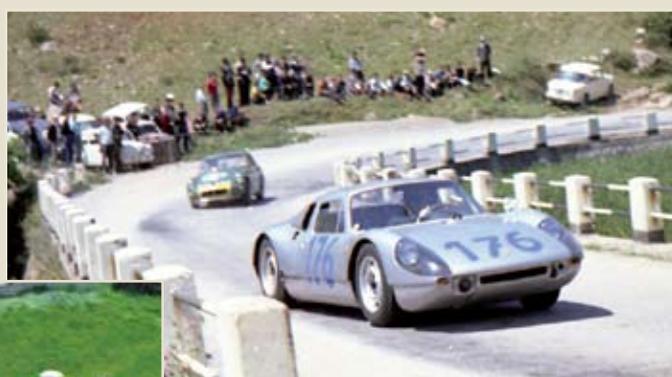


La Ferrari 275 P2 di Nino Vaccarella e Lorenzo Bandini, prima assoluta nel 1965 (Targapedi/Giordano).



Gerhard Mitter e Colin Davis ottengono il secondo posto nel 1965 con una Porsche 8 cilindri sperimentale (Targapedi/Giordano).

Motore a 6 cilindri per il prototipo Porsche 904 di Umberto Maglioli e Herbert Linge, terzi nel 1965 (Targapedi/Giordano).



Di grande rilievo anche il secondo posto ottenuto nel 1966 dalla Ferrari Dino 206 S grazie a Jean Guichet e Giancarlo Baghetti (Targapedi/Giordano).



Due siciliani al terzo posto nel 1966 con la Porsche 906: il palermitano Antonio Pucci e il catanese Vincenzo Arena (Targapedi/Giordano).

Fango e pioggia non ostacolarono la marcia della Porsche 906 di Willy Mairesse e Herbert Müller nel 1966 (Targapedi/Giordano).

1967-1968: C'è solo la Porsche

La Targa Florio entra nel suo periodo aureo: le migliori macchine e i migliori piloti si sfidano sul Piccolo delle Madonie dando vita a gare sempre tiratissime e spettacolari. Nello stesso periodo la Porsche diventa la reale protagonista della gara siciliana.

LI TARGA FLORIO

Data: 14 Maggio 1967
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 62
Arrivati: 17
1 cl. HAWKINS/STOMMELEN (PORSCHE 910/8)
2 cl. CELLA/BIASCALDI (PORSCHE 910/6)
3 cl. NEERPASCH/ELFORD (PORSCHE 910/6)

LII TARGA FLORIO

Data: 5 Maggio 1968
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 66
Arrivati: 54
1 cl. ELFORD/MAGLIOLI (PORSCHE 907)
2 cl. GIUNTI/GALLI (ALFA ROMEO 33/2)
3 cl. CASONI/L. BIANCHI (ALFA ROMEO 33/2)

Con l'edizione del 1967 la Targa Florio entra nella sua fase "aurea": appuntamento stabile del Campionato Mondiale Marche, è la meta del desiderio per le principali case costruttrici e per i piloti più forti del momento. Ma quel fine settimana di metà Maggio fu molto triste per tutti: Mercoledì 10 si era spento a Montecarlo Lorenzo Bandini per i postumi dell'incidente subito la Domenica precedente durante il GP di Monaco. La Ferrari era sotto choc per la perdita del suo capitano: tutto il paddock era intimamente sconvolto ma si preferiva non esternare i propri sentimenti.

Da un punto di vista tecnico, la gara siciliana si preannunciava come una delle più belle e combattute di sempre: la Ferrari schierava la 330 P4 e la Dino 206 S, l'Alfa Romeo presentava le quasi esordienti 33 dotate di motore V8 da due litri; la Porsche aveva le sue formidabili 910 in versione a 8 e a 6 cilindri, mentre la Ford affidava le sue GT40 a scuderie provate così come la Lola con la sua T70. E poi c'era la Chaparral di Phil Hill e Hap Sharp, l'avveniristica vettura americana dotata di un vistoso alettone, impegnata per la prima volta anche in Sicilia e non solo a Le Mans.

Con Scarfiotti al fianco di Vaccarella, la Ferrari era data per favorita, mentre la Chaparral, troppo grossa e pesante per il Piccolo delle Madonie, andava presto in crisi

e veniva superata in diretta TV dalla 330 P4 del palermitano. Ma anche Vaccarella è umano e commise un errore nell'abitato di Collesano, andando a sbattere contro un marciapiedi. Fuori la Ferrari di punta, per un breve momento a condurre la gara si issò la Ferrari 412 P privata della Scuderia Filipinetti di Müller e Guichet ma anch'essa fu ben presto fuori gara. Con le Alfa Romeo mai veramente in lizza, restavano le Porsche che con il loro passo "regolarmente veloce" chiusero al primo, secondo e terzo posto, con l'australiano Paul Hawkins e il tedesco Rolf Stommelen davanti ai compagni Cella/Biscaldi e Neerpasch/Elford.

Per la Casa di Stoccarda inizia un periodo di duraturo dominio sulle strade siciliane che si perpetua anche nel 1968. Ferrari non c'era, ma l'Alfa Romeo aveva messo a punto le sue vetture e realizzato anche una 2,5 litri "ad hoc" per Vaccarella. Invece, uno strepitoso Vic Elford, davvero in giornata di grazia, fu in grado di recuperare il distacco accumulato a causa di una foratura. L'inglese lasciò solo brevemente il volante al compagno Umberto Maglioli, poi si produsse in una rimonta entusiasmante, a suon di giri veloci. Le Alfa Romeo di Galli/Giunti e Casoni/Bianchi nulla poterono e chiusero sui gradini più bassi del podio.



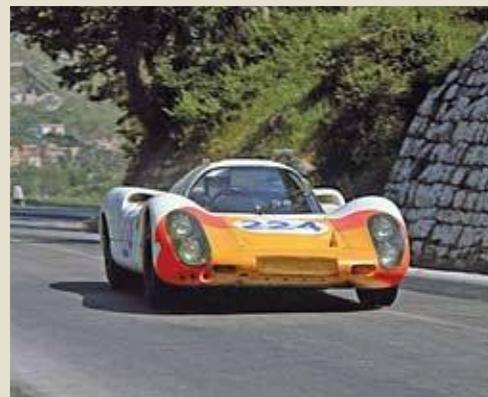
La Porsche 910, 8 cilindri di Paul Hawkins e Rolf Stommelen, prima assoluta alla Targa Florio del 1967 (Vittorio Giordano/Targapeda).



Jo Siffert si gode il sole siciliano davanti alla Porsche 910/6 dei compagni Leo Cella e Giampiero Biscaldi, secondi nel 1967 (Vittorio Giordano/Targapeda).



Lodovico Scarfiotti osserva con malcelata curiosità l'avveniristica Chaparral 2F di Phil Hill e Hap Sharp che non concluderà la gara nel 1967 (Vittorio Giordano/Targapeda).



Vic Elford al volante della Porsche 907 vincitrice della Targa Florio 1968. Il britannico, coadiuvato da Umberto Maglioli fu autore di una spettacolare rimonta.



L'Alfa Romeo 33/2 di Mario Casoni e Luciano Bianchi, terza assoluta alla Targa Florio del 1968 (foto Piergiorgio Ferreri)



Nono posto assoluto per la Porsche 910/6 di Rico Steinemann e Rudi Lins (foto Piergiorgio Ferreri).

1969-1970: Una marea di Porsche

Sono edizioni spettacolari, che qualcuno definisce "colossali". E non esagera perché sulle Madonie si presenta il meglio di auto e piloti. Ma il comune denominatore è il dominio della Casa di Stoccarda: quattro su quattro nel '69 e doppietta nel '70.

Dopo le tre vittorie consecutive, ottenute tra il 1966 e il 1968, la Porsche non è ancora sazia e per la Targa Florio numero 53 schiera uno spiegamento di uomini e mezzi impressionante: sei 908/2 ufficiali, oltre a una speciale 911 R, e quattro tra 907 e 910 di appoggio affidate a eccellenti piloti privati. Gli avversari sono allo sbando: la Ferrari non ha la macchina adatta, una delle sue scuderie di riferimento, la Filipinetti, ripiega su una ingombrante Lola T70. Ci prova solo l'Alfa Romeo che schiera quattro 33 da 2 litri e un esemplare unico, lo stesso visto l'anno precedente, con motore maggiorato a 2,5 litri per l'idolo locale Nino Vaccarella affiancato da Andrea De Adamich.

La corsa è senza storia: fino al ritiro di Vaccarella, la lotta per la vittoria resta un affare provato per le splendide Porsche 908. Le vetture di Stoccarda sono tutte bianche ma si riconoscono al volo per il cofano anteriore bicolore. Alla fine vince quella di Gerhard Mitter e Udo Schütz che precede i vincitori del 1968 Vic Elford e Umberto Maglioli e i compagni Hans Herrmann (primo nel 1960) e Rolf Stommelen (vincitore nel 1967). La prima vettura al traguardo "non Porsche" è l'Alfa Romeo 33 2 litri privata di Enrico Pinto e Giovanni Alberti, quinta e davanti ad altri due esemplari di

Stoccarda.

Nel 1970 va in scena quella che molti hanno definito la "Targa Kolossal". Siamo in piena epoca Sport 5 litri, la Porsche 917 sfida su tutte le piste la Ferrari 512 S. La Casa di Maranello non ha scelta e deve schierare sul Piccolo delle Madonie la sua ingombrante 5 litri. Una barchetta 3 litri, derivata dalla 212 E campione della Montagna 1969 e primo abbozzo della 312 P Boxer, non viene pronta in tempo. La Porsche usa in prova la 917, poi capisce che quella vettura non è adatta al tortuoso tracciato siciliano e schiera "i quattro assi", cioè le nuove 908/3. Si tratta di vetture leggerissime, potenti e scattanti, praticamente dei kart a ruote coperte che vengono subito battezzate "biciclette" per la loro estrema maneggevolezza. Siffert e Redman dominano la gara, Vaccarella e Giunti resistono eroici al secondo posto ma all'ultimo passaggio, con un giro rimasto nella leggenda, il rallyista finlandese Leo Kinnunen stabilisce il record del tracciato in 33'36", limite che non sarà mai più superato, e strappa ai ferraristi la piazza d'onore. Per Vaccarella e Giunti, a fine gara, le mani piagate e la magra consolazione dei complimenti di Juan Manuel Fangio.

LIII TARGA FLORIO

Data: 4 Maggio 1969
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 79
Arrivati: 52
1 cl. MITTER/SCHUTZ (PORSCHE 908/2)
2 cl. ELFORD/MAGLIOLI (PORSCHE 908/2)
3 cl. HERRMANN/STOMMELEN (PORSCHE 908/2)

LIV TARGA FLORIO

Data: 3 Maggio 1970
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 78
Arrivati: 49
1 cl. SIFFERT/REDMAN (PORSCHE 908/3)
2 cl. RODRIGUEZ/KINNUNEN (PORSCHE 908/3)
3 cl. VACCARELLA/GIUNTI (FERRARI 512 S)



La Porsche 908/2 di Gerhard Mitter e Udo Schütz, vincitori nel 1969 (Piergiorgio Ferreri).



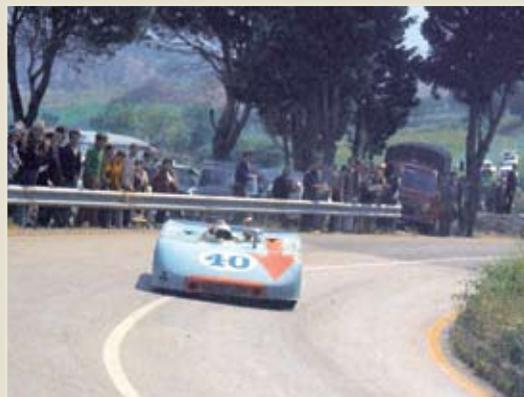
Secondo posto assoluto nel 1969 per Vic Elford e Umberto Maglioli, già primi nel 1968 (Piergiorgio Ferreri).



La tripletta del 1969 per le 908/2 matura grazie a Rolf Stommelen e Hans Herrmann (Piergiorgio Ferreri).



Un kart a ruote coperte. La 908/3 di Siffert/Redman domina l'edizione 1970 (Targapedi/Vittorio Giordano).



Record sul giro mai più battuto per Kinnunen, in coppia con Rodriguez nel 1970 (Targapedi/Vittorio Giordano).



Beffardo terzo posto per la Ferrari 512 S di Vaccarella/Giunti superati in extremis da Kinnunen (Targapedi/Vittorio Giordano).

1971-1972: Di nuovo grande Italia

La notizia clamorosa è che dopo cinque vittorie consecutive, nel 1971 la Porsche viene battuta dall'Alfa Romeo. L'anno dopo la Casa di Arese pregusta già il bis ma si trova di fronte uno scatenato Merzario che con la Ferrari centra la vittoria.

Quella del 1971 è un'altra Targa Florio "kolossal": l'Alfa Romeo è in grande spolvero e con le sue 33/3 è già riuscita a battere le formidabili Porsche 917 a Brands Hatch. In Sicilia manca la Ferrari che inspiegabilmente decide di non schierare la sua 312 P: è un vero peccato perché l'agilità della 12 cilindri di Maranello avrebbe potuto esaltarsi lungo i 72 chilometri del Piccolo delle Madonie.

Non è finito neanche il primo giro che le due Porsche ufficiali di Pedro Rodriguez e Brian Redman sono già fuori gara: il messicano distrugge la fiancata sinistra sbattendo contro un marciapiedi; l'inglese è vittima di una rovinosa uscita di strada. Anche l'Alfa Romeo di Stommelen si ferma prestissimo. La lotta resta circoscritta alle Alfa di Vaccarella/Hezemans, De Adamich/Van Lennep e alla Porsche Martini di Elford/Larrousse. La sfida a distanza tra la Porsche di Vic Elford e l'Alfa Romeo di Nino Vaccarella è spettacolare: i due non sono mai in pista contemporaneamente ma danno vita a un duello a suon di giri veloci. Quando la Porsche sembra ormai avere partita vinta, una foratura la mette fuori gioco. Per Vaccarella è il secondo trionfo, mentre l'Alfa si prende una vittoria che le mancava dal 1950.

Cambiano i regolamenti e nel 1972 la Porsche decide di non partecipare. La Ferrari

sta dominando il Mondiale con la 312 P, l'Alfa Romeo ha rinnovato le sue vetture e con la 33TT3 spera di interrompere in Sicilia la striscia di vittorie nel mondiale della Casa di Maranello. L'Alfa Romeo punta di fatto tutte le sue speranze di vittoria sulla Targa Florio: per preparare a dovere la gara siciliana rinuncia persino a disputare la 1000 Chilometri di Monza e schiera sul Piccolo delle Madonie uno squadrone di ben quattro 33TT3. La Ferrari ha il mondiale ormai in tasca e in un primo momento sembra volere rinunciare alla trasferta in Sicilia. Alla fine invia una sola macchina per di più affidata a una coppia del tutto inedita: al titolare Arturo Merzario viene affiancato il campionesimo dei rally Sandro Munari e la squadra viene gestita dal DS della Lancia, Cesare Fiorio. La lotta sembra impari e l'unica Ferrari sembra debba rimanere stritolata nella morsa delle Alfa Romeo.

Fuori quasi subito le Alfa di Elford/Van Lennep e Vaccarella/Stommelen, il duello tra Merzario e l'austriaco Marko assume toni epici. I due si battono allo stremo e alla fine, anche grazie al certosino lavoro di Munari, Merzario prevale sull'Alfa di Marko/Galli per appena 16 secondi. Da un punto di vista sportivo è stata forse una delle Targhe più belle di sempre.

LV TARGA FLORIO

Data: 16 Maggio 1971

Tracciato: Piccolo delle Madonie

Partenti: 74

Arrivati: 41

1 cl. VACCARELLA/HEZEMANS (ALFA ROMEO 33/3)

2 cl. DE ADAMICH/VAN LENNEP (ALFA ROMEO 33/3)

3 cl. BONNIER/ATTWOOD (LOLA T212 FORD)

LVI TARGA FLORIO

Data: 21 Maggio 1972

Tracciato: Piccolo delle Madonie

Partenti: 76

Arrivati: 38

1 cl. MERZARIO/MUNARI (FERRARI 312 P)

2 cl. GALLI/MARKO (ALFA ROMEO 33TT3)

3 cl. DE ADAMICH/HEZEMANS (ALFA ROMEO 33TT3)



Seconda affermazione alla Targa Florio per Nino Vaccarella nel 1971, in coppia con Hezemans (Targapedi/Giordano)



La doppietta dell'Alfa Romeo del 1971 matura grazie al secondo posto di Van Lennep/De Adamich (Piergiorgio Ferreri)



Splendido terzo posto nel 1971 per la Lola Ford T212 della Filipinetti di Jo Bonnier e Richard Attwood (Targapedi/Giordano)



Contro quattro scatenate Alfa Romeo, l'unica Ferrari presente ottiene una insperata vittoria nel 1972 con Merzario/Munari (Piergiorgio Ferreri).



A nulla vale lo strepitoso finale di Helmut Marko che nel 1972 con Galli e l'Alfa chiude al secondo posto (Targapedi/Cannata)



Hezemans e De Adamich sono terzi nel 1972 al volante dell'Alfa Romeo 33TT3 (Piergiorgio Ferreri)

1973-1974: L'inizio della fine

La Targa Florio sul Piccolo delle Madonie è diventata ormai anacronistica. La Federazione internazionale non può che prenderne atto e, dal 1974, toglie la validità mondiale alla gara siciliana che prosegue la sua avventura sempre più stancamente.

Le voci si susseguivano da tempo: la Targa Florio perderà presto la validità Mondiale. Nel 1973 però questo non avviene e il Piccolo delle Madonie è il teatro della nuova sfida tra Ferrari e Alfa Romeo. La stagione del Mondiale Marche è dominata dalla Matra ma i francesi ritengono il tracciato siciliano troppo "specialistico" per le loro MS670, nonostante all'inizio del decennio, col modello precedente le Matra avessero dominato due edizioni del Tour de France. La Ferrari, in piena lotta con i Galletti francesi per il Mondiale, decide di calare i propri assi: iscrive due esemplari della 312 P, richiamando Nino Vaccarella al fianco di Arturo Merzario sulla prima e schierando Jacky Ickx e Brian Redman sulla seconda. La "regia", come l'anno precedente, è affidata a Cesare Fiorio. Carlo Chiti schiera di contro due Alfa 33TT12 per Rolf Stommelen e Andrea De Adamich e per Carlo Facetti e Clay Regazzoni, ma lo svizzero distrugge la sua vettura già in prova. La sfida tra Maranello e il Portello dura lo spazio di tre giri: quasi contemporaneamente, infatti, Merzario e Ickx, senza che i rispettivi compagni abbiano potuto prendere il volante, escono di scena. Stommelen, invece, riesce a consegnare la sua Alfa a De Adamich giusto in tempo per vederlo schiantarsi contro un guard rail nel corso di un doppiaggio. La gara re-

sta in mano alla Porsche di Herbert Müller e Gijs van Lennep, invano contrastati dalla Lancia Stratos di Sandro Munari e Jean Claude Andruet. Terza finisce l'altra Porsche di Kinnunen/Haldi.

I cattivi presagi del 1973 si concretizzano l'anno successivo. La Targa è fuori dal Mondiale ma per un errore dei burocrati della FIA resta all'interno del Challenge Mondiale, assicurandosi così un'ultima validità internazionale. Ma il parco partenti è ridotto all'osso, con la presenza ufficiale solo della squadra Lancia. La Stratos di Munari/Andruet è la favorita e prende subito il comando ma dopo soli due giri è costretta al ritiro. Quella di Larrousse/Ballestrieri prende fuoco ai box ma riesce a riprendere la pista. Giorgio Pianta, con una Lola privata sembra scatenato ma anche lui è costretto al ritiro. Alla fine la seconda Stratos riesce a prevalere sulla Porsche dei siciliani "Apache"/Restivo e sulla Abarth Osella Sport 2000 di Boeris/Soria.

Il futuro è ormai un'incognita. Si parla di realizzare un circuito permanente nel comprensorio delle Madonie, vengono esibiti grande ottimismo e anche un progetto con tanto di plastico. Non se ne farà nulla.

LVII TARGA FLORIO

Data: 13 Maggio 1973
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 76
Arrivati: 42
1 cl. MÜLLER/VAN LENNEP (PORSCHE 911 CARRERA RSR)
2 cl. MUNARI/ANDRUET (LANCIA STRATOS)
3 cl. KINNUNEN/HALDI (PORSCHE 911 CARRERA RSR)

LVIII TARGA FLORIO

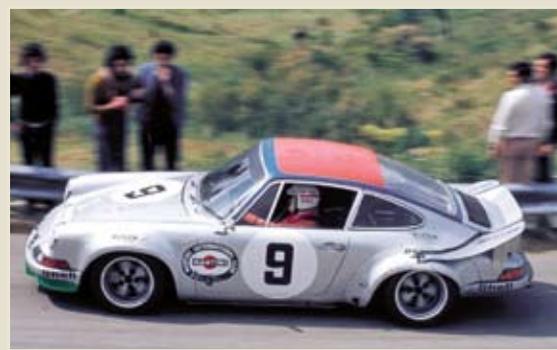
Data: 9 Giugno 1974
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 59
Arrivati: 41
1 cl. LARROUSSE/BALLESTRIERI (LANCIA STRATOS)
2 cl. "APACHE"/RESTIVO (PORSCHE 911 CARRERA RSR)
3 cl. BOERIS/SORIA (ABARTH OSELLA SPORT 2000)



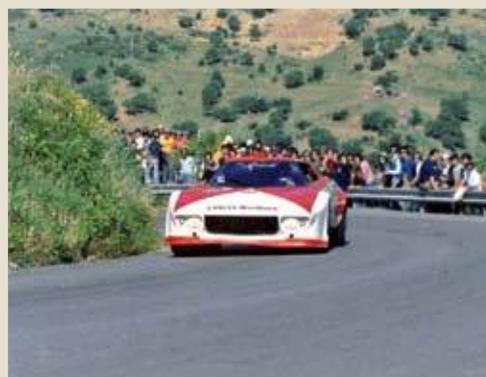
La Porsche 911 ufficiale di Herbert Müller e Gijs van Lennep, vincitrice della Targa Florio 1973 (Targapedi/Giordano).



Secondo posto assoluto nel 1973 per Sandro Munari e Jean-Claude Andruet con la Lancia Stratos (Targapedi/Giordano).



Il recordman della Targa, Leo Kinnunen, terzo nel 1973 in coppia con Claude Haldi sulla seconda Porsche 911 ufficiale (Piergiorgio Ferreri).



La Lancia torna alla vittoria nel 1974 con la Stratos di Larrousse/Ballestrieri (Targapedi/Effemodels).



Sfortunata protagonista dell'edizione 1974 è la Lola di Giorgio Pianta e Pino Pica (Targapedi/Effemodels)



Terzo posto nel 1974 per la Porsche dei palermitani Restivo e "Apache" (Targapedi/Effemodels).

1975-1976: Sprazzi dell'antica gloria

Ridotta a gara con validità nazionale, la Targa vive due edizioni disertate dal pubblico ma sportivamente interessanti: nel 1975 l'Alfa Romeo decide di celebrare in Sicilia la conquista del Mondiale Marche. L'anno dopo Carlo Facetti tenta l'ultimo assalto ma finisce secondo.

Le folle oceaniche che invadevano i margini – e non solo quelli – del Piccolo delle Madonie sono solo un ricordo: le forze dell'ordine forniscono una stima di circa quindicimila spettatori, a fronte della carica dei seicentomila degli anni d'oro. La Targa Florio del 1975 subisce anche l'onta dello spostamento di data nella seconda metà di Luglio, nel pieno dell'estate siciliana. A onorare la gara più antica del mondo ci pensa però l'Alfa Romeo. La Casa milanese fresca vincitrice del Campionato Mondiale Marche 1975 (chiuso con la vittoria di Watkins Glen ottenuta una settimana prima) tenta l'accoppiata Targa/Coppa Florio: la Coppa, che è entrata nel calendario del Mondiale, se l'è aggiudicata in Maggio vincendo la gara disputata sull'anello di Pergusa; per provare a vincere anche la Targa, l'Autodelta schiera due esemplari della 33TT12 iridata: uno di tipo tradizionale, per Arturo Merzario e il redivivo Nini Vaccarella (che dopo due anni di totale inattività è stato chiamato a partecipare alla festa della Casa di Arese); l'altro, denominato 33TT12 CP con un cambio sperimentale a sbalzo affidato a Mario Casoni e Spartaco Dini. Durante le prove le Alfa sono ovviamente imprendibili per il resto del lotto dei partecipanti formato quasi esclusivamente da piloti locali. Casoni sbatte contro un sasso e danneggia la sua 33 sperimentale, prenderà il via per fermarsi dopo pochi minuti. Vaccarella e Merzario effettuano i cambi ogni due giri (la gara si disputa sulla di-

stanza di 8 tornate) e procedono senza forzare: più che gli avversari in pista, si temono il gran caldo e le insidie da sempre nascoste nelle curve del Piccolo delle Madonie. Nonostante l'andatura quasi turistica, gli ultimi giri sono una sofferenza per l'Alfa Campione del Mondo: il cambio si è indurito e sono rimaste disponibili solo alcune marce. Nonostante questo inconveniente, Merzario e Vaccarella possono festeggiare la vittoria, la decima per l'Alfa Romeo e chiudere definitivamente un ciclo.

La sessantesima edizione della Targa Florio torna alla tradizionale data di Maggio. Il pubblico gradisce e le stime parlano di circa cinquantamila presenza. Non sono presenti case ufficiali ma c'è il meglio dei piloti partecipanti al Campionato Italiano Gruppo 4 e Gruppo 6, del cui calendario la Targa fa parte.

La pioggia della prima parte di gara rimescola un po' le carte, poi la gara prende la sua fisionomia con l'Osella 2 litri dei palermitani «Amphicar» e Florida davanti con merito alla Lancia Stratos di Gianfranco Ricci e Carlo Facetti: quest'ultimo tenta in tutti i modi di iscrivere il proprio nome nell'Albo d'oro della gara siciliana e si produce in un entusiasmante rush finale. Nel 1964, quando avrebbe potuto vincere la Targa con la Ferrari 250 GTO, fu costretto al ritiro; questa volta almeno finisce secondo.

LIX TARGA FLORIO

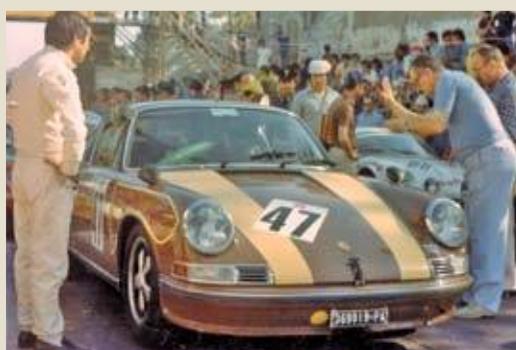
Data: 20 Luglio 1975
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 70
Arrivati: 35
1 cl. MERZARIO/VACCARELLA (ALFA ROMEO 33TT12)
2 cl. «AMPHICAR»/FLORIDIA (CHEVRON B26)
3 cl. RESTIVO/«APACHE» (PORSCHE 911 CARRERA RSR)

LX TARGA FLORIO

Data: 14 Maggio 1976
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 66
Arrivati: 53
1 cl. «AMPHICAR»/FLORIDIA (OSELLA PA4 BMW)
2 cl. FACETTI/RICCI (LANCIA STRATOS)
3 cl. BERNABEI/«APACHE» (PORSCHE 911 CARRERA RSR)



A 42 anni, Nino Vaccarella riprende il volante in mano per vincere con Merzario la Targa Florio del 1975 (Amici della Targa Florio).



Procedura di partenza per la Porsche 911 S di Antonio e Guido Garufi alla Targa del 1975 (Amici della Targa Florio).



Una tipica barchetta Sport di metà anni '70. Questa è la Chevron 2 litri di Giampaolo Ceraolo e «Popsy Pop» (Amici della Targa Florio).



Meritata vittoria dei palermitani «Amphicar» e Armando Florida su Osella PA4 BMW alla Targa Florio del 1976 (Amici della Targa Florio)



Carlo Facetti e Gianfranco Ricci, secondo assoluti con la Lancia Stratos Gruppo 4 nel 1976 (Amici della Targa Florio)



La Porsche Carrera RSR terza assoluta nel 1976 con Franco Bernabei e «Apache». (Amici della Targa Florio).

1977-1978: L'omega e l'alfa

Ridotta al rango di gara nazionale, la Targa è ormai una competizione anacronistica. L'incidente di Gabriele Ciuti accelera i tempi e la vecchia Florio scompare per sempre. Ma come l'araba fenice rinasce dalle sue ceneri e sotto forma di rally torna a vivere giornate esaltanti di gloria.

La vigilia della Targa Florio numero 61 scorre via quasi inosservata: i fasti del passato sono lontanissimi, all'edizione del 1977 partecipano quasi esclusivamente piloti locali, rinforzati dalla presenza di alcuni nomi di spicco come Giorgio Pianta o di "grandi della montagna" come Mauro Nesti. Non c'è più la folla oceanica del passato, ma gli spettatori a bordo del Piccolo delle Madonie restano comunque numerosi. La sfida annunciata è tra l'unica Sport 3 litri presente, la Chevron B31 Ford di Nesti e del catanese Enrico Grimaldi, e le migliori 2 litri.

Nesti e Grimaldi hanno dei problemi in avvio e perdono qualche posizione. Pochi si accorgono che al termine del primo giro l'Osella di Ciuti/Sgattoni si ferma ai box per eliminare il cofano posteriore, danneggiato in una uscita di strada. La vettura, priva di copertura e ala posteriore, riprende la sua corsa. Al termine del quarto giro, nei pressi del bivio Cerda con Ciuti al volante, l'Osella n.9 finisce fuori strada e piomba in mezzo a un gruppetto di spettatori che assistevano alla gara a bordo tracciato. Il bilancio è drammatico, due persone perdono la vita e lo stesso Ciuti resta gravemente ferito. La direzione di gara decide di sospendere la manifestazione per organizzare meglio i soccorsi. Viene stilata una classifica al quarto giro e Raffaele

Restivo e Alfonso Merendino («Apache») sono dichiarati vincitori. Sulla Targa cala definitivamente il sipario.

Poche settimane dopo, a Pergusa, si disputa la Coppa Florio, valida per il Mondiale Sport. Il futuro è in bilico: c'è chi vorrebbe trasferire tutto sul tracciato ennese (ma anche le gare Sport mondiali sono ormai col fiato corto), chi invece vorrebbe che la Targa possa proseguire in forma autonoma e in qualche modo ancora legata alle Madonie. La decisione, non facile, che viene presa porta all'unione della Targa Florio col Rally Internazionale di Sicilia. Il connubio si dimostra subito valido anche perché il rally siciliano è già una corsa ben roduta e matura, capace di attirare, grazie alla validità per il Campionato Europeo e alla massima validità nazionale, grandi campioni e squadre ufficiali.

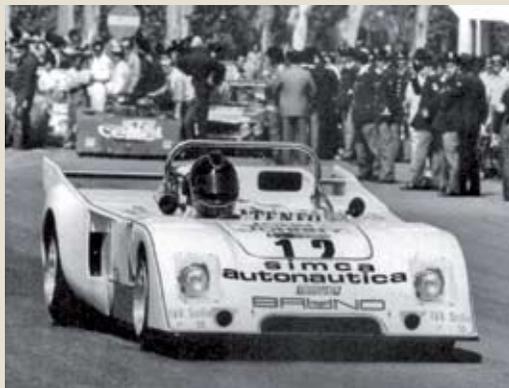
La prima edizione della Targa/Rally si disputa a fine Marzo e vede prevalere la favorita Lancia Stratos di Tony Carello e Maurizio Perissinot. La gara si dimostra durissima: anche nella mite Sicilia i primi giorni di Primavera possono essere freddissimi, specie nell'entroterra e in altura: e sulle Madonie in quei giorni nevicca, rendendo la vittoria del campione piemontese una delle sue più belle della carriera.

LXI TARGA FLORIO

Data: 15 Maggio 1977
Tracciato: Piccolo delle Madonie
Partenti: 64
Arrivati: 45
1 cl. RESTIVO/«APACHE» (CHEVRON B36 BMW)
2 cl. ANASTASIO/DE BARTOLI (OSELLA PA4 FORD)
3 cl. PIANTA/SCHOEN (OSELLA PA5 BMW)

LXII TARGA FLORIO

Data: 23-25 Marzo 1978
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 105
Arrivati: 62
1 cl. CARELLO/PERISSINOT (LANCIA STRATOS)
2 cl. VUDAFIERI/DE ANTONI (LANCIA STRATOS)
3 cl. PASETTI/BARBAN (FIAT 131 ABARTH)



Gli ultimi vincitori della Targa Florio di velocità: Raffaele Restivo e Alfonso Merendino, in arte «Apache», su Chevron B36 Bmw. (Amici della Targa Florio)



Favoriti della vigilia dell'edizione 1977 erano il campione delle cronoscalate Mauro Nesti e il catanese Enrico Grimaldi, al volante di una Chevron B31 Ford 3 litri. (Amici della Targa Florio)



L'Osella di Ciuti/Sgattoni finirà fuori pista al quarto giro. Il grave incidente sarà determinante per la fine della Targa Florio così come l'aveva ideata don Vincenzo. (Amici della Targa Florio)



Nel 1978 la Targa Florio viene assegnata ai vincitori del Rally Internazionale di Sicilia: Tony Carello e Maurizio Perissinot, su Lancia Stratos. (Targapeda/Enzo Manzo)



Secondo posto assoluto nel 1978 per la Lancia Stratos di Adartico Vudafieri e Massimo De Antoni. (Targapeda/Enzo Manzo)



Anna Cambiagli, sesta assoluta nel 1978 con la Stratos, si era cimentata con successo in passato anche nella Targa di velocità. (Targapeda/Enzo Manzo)