

Giovanni Canestrini



La favolosa Targa Florio

Automobile Club d'Italia - L'Editrice dell'Automobile

Giovanni Canestrini

La favolosa Targa Florio

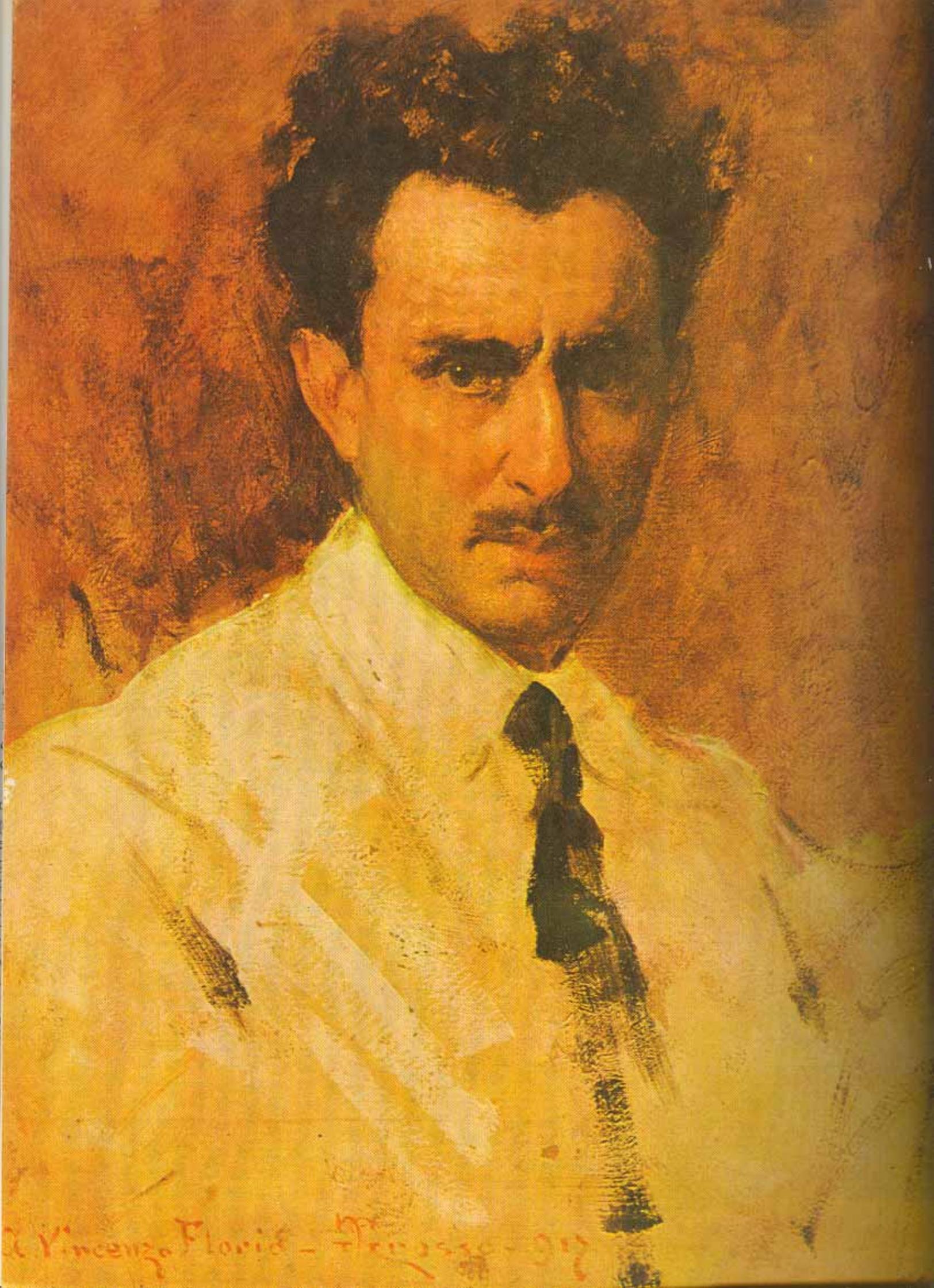
Automobile Club d'Italia - L'Editrice dell'Automobile

Nota Editoriale

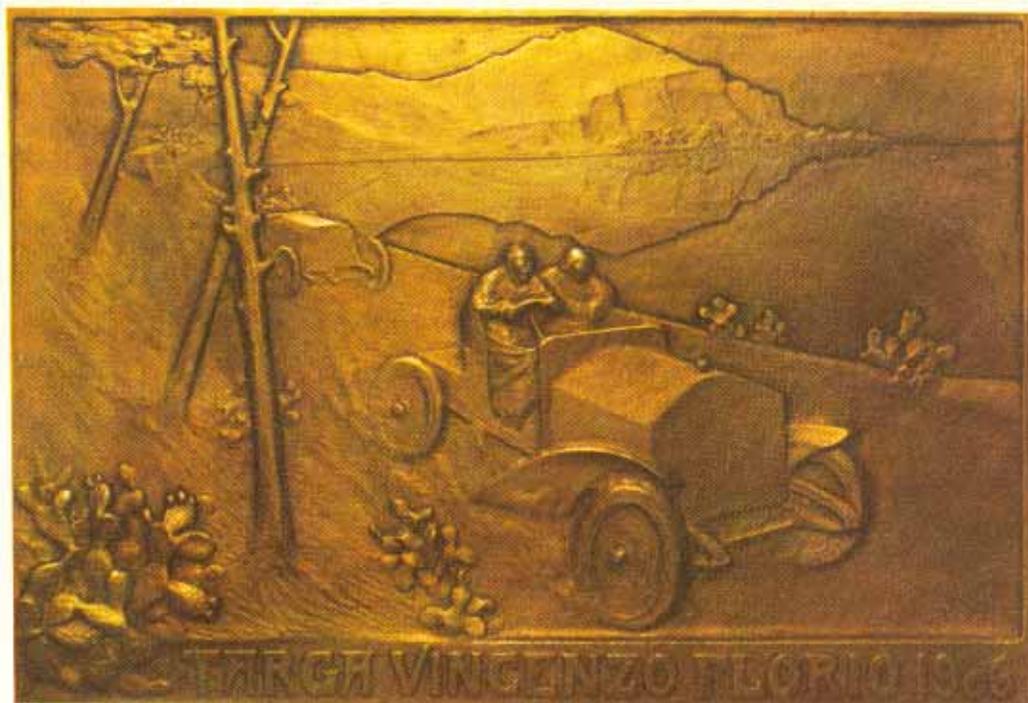
Per realizzare questo volume, che la casa editrice dell'Automobile Club d'Italia considera tra i più impegnativi del suo catalogo, è stata decisiva, oltre allo stimolante patrocinio di Pininfarina e alla penna insostituibile di Giovanni Canestrini, una collaborazione quanto mai vasta di organizzazioni e di singole persone.

Un ringraziamento particolare è dovuto all'Automobile Club di Palermo, che ha fornito gran parte del materiale illustrativo, preziosissimo e generalmente inedito, raccolto in queste pagine; al cavalier Vincenzo Gargotta che, avendo diretto per vari decenni l'ufficio stampa della Targa Florio, è stato in grado di prodigare la sua appassionata competenza, sorretta da un'eccezionale memoria, nella compilazione delle didascalie; ai Signori Paladino, nipoti di Vincenzo Florio, che hanno gentilmente acconsentito alla riproduzione di vari quadri conservati nella loro suggestiva casa dell'Arenella, alle pendici del Monte Pellegrino; e alla cortesissima Marchesa de Rivera, figlia di Ignazio Florio, che ha permesso la pubblicazione di una piccola ma assai pregevole raccolta di vecchi schizzi dedicati alla famiglia paterna e al suo immediato *entourage*.

Tutte le fotografie stampate in quadricomia — targhe celebrative, coppe, quadri, paesaggi della Sicilia contemporanea e aspetti delle competizioni — sono state eseguite dallo studio Greco di Palermo, ad eccezione della fotografia pubblicata a pagina 348/9 che è stata ripresa dall'*Année Automobile* 1965. Gli indispensabili ritocchi delle fotografie più vecchie concesse dall'Automobile Club di Palermo sono stati curati dallo studio Vasari di Roma.



Vincenzo Florid - 1911



A sinistra: Vincenzo Florio, quadro a olio del pittore Grosso (1917). A destra: le prime due targhe celebrative in bronzo. La Targa, nei suoi aspetti tecnici e agonistici, appartiene alla storia dell'automobilismo. Ma la Targa è anche la storia di un uomo che ha riassunto in sé, e nelle vicende della sua famiglia, il costume di una società e i travagli sociali ed economici della Sicilia. Per questo, la Targa e Florio, rappresentano, in larga parte, anche la storia di un'epoca.



Prefazione dell'autore

La Targa Florio è nata nel 1906, quando finiva il ciclo della Coppa Gordon Bennett.

Tra la corsa ideata e voluta da Vincenzo Florio, e quella indetta dal magnate americano e dotata del prestigioso trofeo che porta il suo nome, c'è un innegabile rapporto: Gordon Bennett e Florio intuirono che l'avvenire dell'automobile era nella competizione. Ma mentre Gordon Bennett fondò la sua manifestazione su norme e regole per contenere l'evoluzione del nuovo veicolo entro certi limiti, Florio — proponendosi gli stessi scopi — legò la sua Targa a un terreno di gara che, per le sue difficoltà, imponeva particolari soluzioni e caratteristiche del mezzo meccanico. In breve, Gordon Bennett aveva aperto la via alle cosiddette formule di corsa, mentre Florio pensava a migliorare le prestazioni dell'automobile. Tutte le maggiori case automobilistiche europee sono passate per il vaglio di questo circuito, tutti i grandi campioni si sono cimentati sulle Madonie.

La Gordon Bennett aveva esordito nel 1900 e concluse il suo ciclo nel 1905; la Targa Florio, pure attraverso difficoltà e ostacoli, non soltanto vive ancora, ma sembra ancor più necessaria, per lo sviluppo tecnico, e più che mai valida per valutare i campioni dello sport automobilistico, cioè i migliori nello stile e nella tecnica di guida. Due specialità che sono diventate meno impegnative per lo sviluppo nella tecnica delle costruzioni stradali, e soprattutto perché le corse si sono trasferite dalla strada alla pista, al moderno circuito stradale.

Malgrado lo sviluppo delle strade e dei mezzi meccanici, nessun corridore, tranne Gendebien, ha vinto più di due volte la Targa Florio sul Circuito delle Madonie. I vincitori che fecero il bis sono noti: Felice Nazzaro (1907 e 1913), Ernesto Ceirano (1911 e 1914), Giulio Masetti (1921 e 1922), Bartolomeo Costantini (1925 e 1926), Albert Divo (1928 e 1929), Achille Varzi (1930 e 1934), Tazio Nuvolari (1931 e 1932), Luigi Villorosi (1939 e 1940 sul Circuito della Favorita), Clemente Biondetti (1948 e 1949 sul Giro di Sicilia), Umberto Maglioli (1953 e 1956), Olivier Gendebien (1958 e 1961, oltretutto nel 1962 pilotando nell'ultimo tratto la Ferrari di Mairesse e Rodriguez), Joachim Bonnier (1960 e 1963).

Considerando invece i veicoli, si può osservare che la Targa Florio ha sottolineato i periodi di prevalenza di una determinata produzione o di un dato prodotto.

Il maggior numero di vittorie è stato raggiunto nei primi sessant'anni dall'Alfa Romeo con otto Targhe conquistate sui



diversi percorsi, seguita dalla Ferrari con sei, dalla Bugatti e dalla Porsche con cinque, dalla Lancia e dalla Maserati con quattro, dalla Fiat dalla Scat e dalla Mercedes con tre, dalla Nazzaro con due, dall'Itala, Isotta Fraschini, Spa, Franco, Peugeot, Nash con una ciascuna.

Quando la Targa Florio nasceva, il periodo della carrozza a cavalli era stato appena superato, e si affrontavano i primi problemi di architettura del nuovo mezzo meccanico.

E' proprio del 1906 la prima autovettura italiana, l'Aquila Italiana, con motore, frizione e scatola del cambio in blocco, progettata da Giulio Cesare Cappa. E' di quello stesso anno il primo tentativo di vettura di tipo economico, studiata e realizzata da Faccioli.

Nel nostro Paese, circolavano in quell'anno 3.366 macchine, e la produzione, frazionata in una quarantina di fabbriche, non superava in totale le quattromila unità. In quello stesso anno, una vettura Stanley a vapore, pilotata da Marriott, toccava 205,450 chilometri orari sul chilometro lanciato.

Una Fiat 16 cavalli, d'occasione, costava attorno alle 15.000 lire, e la prima vettura che vinceva la Targa, un'Itala di 7.433 centimetri cubi, sviluppava 100 cavalli, e cioè poco più di 13 cavalli per litro a 1.200 giri al minuto.

Alla cinquantesima Targa, vedremo sul traguardo vetture che toccheranno e supereranno i 300 cavalli, girando a oltre 7.000 giri, capaci di erogare una potenza specifica dell'ordine di 90 cavalli per litro. Sono cifre relative, tanto più sul percorso delle Madonie, dove non tanto sono le potenze massime a contare, quanto le doti di accelerazione delle vetture, e quindi il rapporto fra potenza e peso, la stabilità, la maneggevolezza di guida, e quindi la razionale distribuzione dei pesi.

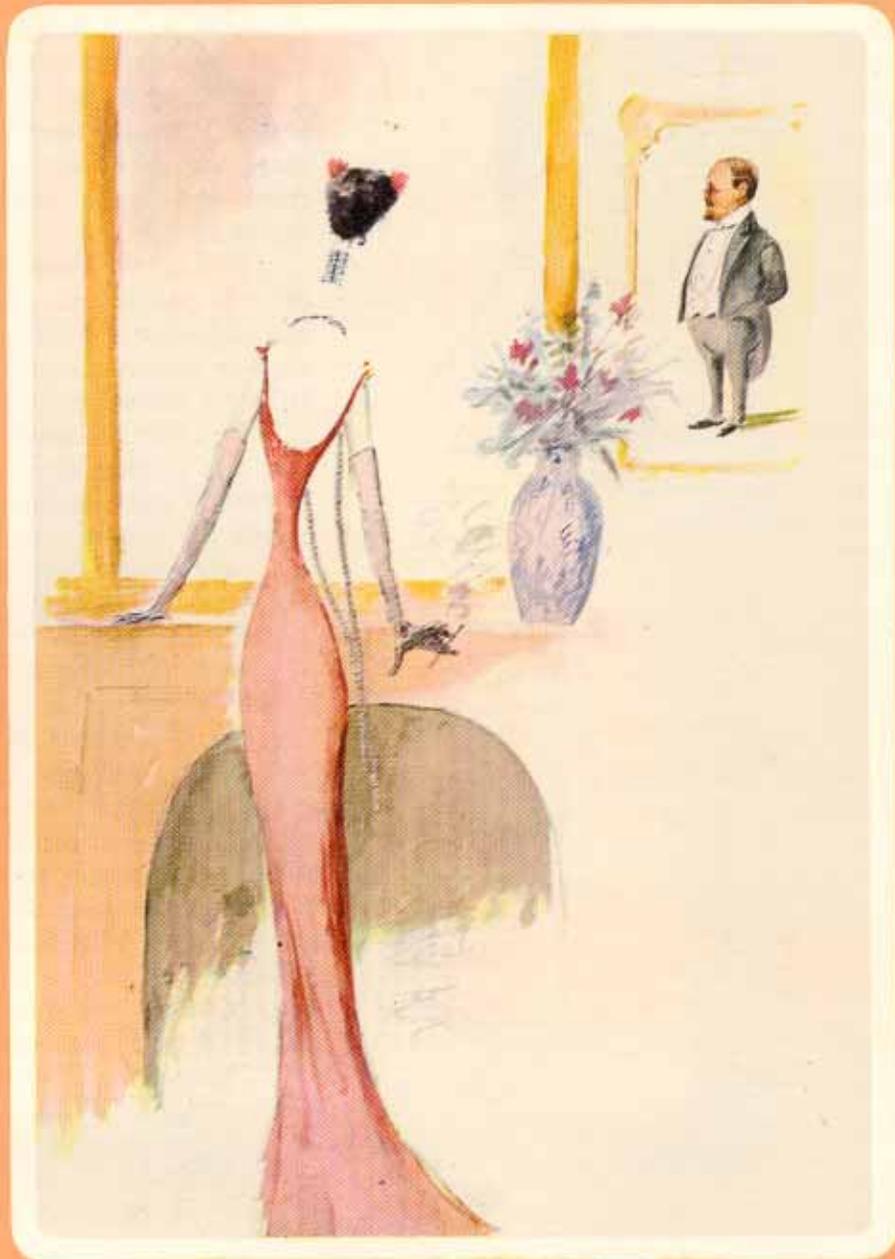
Il progresso del veicolo e del motore, integrato da quello della strada, hanno portato in sessant'anni a un aumento della velocità media generale sulle Madonie di 57,108 chilometri orari, passando dalla media generale dell'Itala di Cagno, 46,800 chilometri all'ora, al record della Porsche di Bonnier e Abate, nel 1962, 103,108 chilometri orari, a quello della Ferrari 275-P2 nel 1964, poco meno di 110 chilometri all'ora, sul giro.

Poche cifre e pochi dati che riassumono mezzo secolo di indimenticabili competizioni, su quello che può esser definito il più bel circuito stradale del mondo e l'unico che fornisca e possa fornire attendibili dati statistici sull'evoluzione dell'automobile nell'arco di sessant'anni.

G. C.



Pittori e caricaturisti, ospiti abituali dei Florio, fissavano le scene più simpatiche alle quali assistevano: don Ignazio impartisce meticolose disposizioni al maestro di casa e donna Franca si osserva attentamente, pochi minuti prima dei consueti ricevimenti serali.





Interessandosi di molte cose, don Vincenzo conduceva vita dinamica. Per muoversi rapidamente si serviva di una automobile, mezzo poco usato a quei tempi. Don Ignazio, il più mondano dei fratelli, dovette sostenere vari duelli e gli fu padrino il tenente colonnello Varinis, ritratto in questa caricatura.



Tre ospiti abituali di Casa Florio e affezionatissimi alla Targa: il barone Martorana, raffinato cavaliere; il maestro Leoncavallo, dall'arruffata capigliatura; il conte Carlo Pignone del Carretto, in frac e sigaro. Le tre caricature sono gelosamente conservate dalla figlia di Ignazio.



La macchina non aveva ancora detronizzato il cavallo e una controversia per chi dovesse cedere il passo sembrava di grande attualità. Il pittore Georges Redon immaginò che non sarebbe stato facile convincere una mucca a dare la precedenza.





Come nacque la Targa



Nel 1901 Vincenzo Florio aveva 17 anni. Era già possessore di una Fiat 12 cavalli, un'altra l'aveva comperata suo fratello Ignazio, e aveva, come meccanico di fiducia e istruttore di guida, Felice Nazzaro, che sarebbe diventato celebre.

In quell'anno era stato disputato il primo Giro d'Italia, organizzato dal *Corriere della Sera*; nel mese di maggio, si era svolta a Milano la prima Esposizione internazionale dell'automobile, con 37 espositori, organizzata « sotto gli auspici del Veloce club e del Club degli automobilisti d'Italia »; erano state disputate la Parigi-Bordeaux e la Parigi-Berlino e, per la seconda volta, erano state annullate le manifestazioni automobilistiche a Firenze e a Milano, già annunciate e organizzate. L'Unione automobilistica veneta aveva lanciato la Padova-Bovolenta, gara internazionale di velocità, su 10 chilometri in rettilineo, e il Gran premio Coppa d'Italia, di 300 chilometri, sul circuito Padova-Castelfranco-Cittadella-Padova.

Ed entrava in vigore una legge per la tassa di circolazione sulle automobili e l'obbligo della targhetta, come per i velocipedi. Questa legge fu interpretata in vari modi: le automobili dovevano essere considerate come i velocipedi che pagavano in tutto il Regno 20 lire, o dovevano essere considerate veicoli a sé stanti, cioè classificate vetture e pagare la tassa ai municipi? I comuni di Napoli, Milano e Palermo decretarono che la tassa doveva essere pagata al municipio; Ferrara, Firenze e Verona assimilarono le automobili ai velocipedi, ma con riserva; quasi tutti gli altri comuni non fecero alcuna differenza tra velocipedi e vetture. Non c'erano ancora idee ben chiare sul nuovo mezzo di trasporto, almeno nel nostro Paese.

Faceva notizia che il maestro Franchetti « uno dei nostri automobilisti più illustri », aveva applicato alle sue macchine un « antiderapant », catenelle di ferro avvolte attorno al pneumatico, « che rendeva la vettura docile come un agnello, anche attraverso il fango più disastroso ».

Intanto a Parigi, i guidatori di automobili, per farsi largo tra i pedoni curiosi che si affollavano attorno ai loro veicoli, avevano pensato di adottare, come segnale acustico, quello stesso impiegato dai pompieri: una specie di sirena pneumatica. I viandanti dei boulevard, all'udire il segnale tradizionale dei vigili del fuoco — scrive un cronista dell'epoca — si scansavano immediatamente, facendo largo all'automobile. Nasceva così il primo

Fin dalla prima edizione della Targa, vennero alle tribune di Bonfornello varie personalità siciliane e del continente. Qui, donna Franca Florio, cognata di Vincenzo, conversa con l'on. Alessandro Tasca.

clacson a sirena. In seguito veniva vietato perché i pedoni dopo qualche tempo non facevano più largo ai pompieri, scambiando il loro segnale per quello degli automobilisti.

A casa Florio si seguivano con curiosità queste notizie. Vincenzo Florio era più amante delle automobili che dei cavalli ed era poco portato alla vita mondana, almeno a quella che allora si conduceva nel suo ambiente, dove primeggiava la bellissima donna Franca, moglie di Ignazio. Per recarsi a Parigi, donna Franca si concedeva il lusso di viaggiare, con tutto il suo seguito, su un treno speciale. Vincenzo faceva anche lui molti viaggi fuori d'Italia, e a Parigi ci andava spesso per seguire l'attività sportiva automobilistica e motonautica, più che per partecipare alla vita mondana del fratello e della cognata.

La vicinanza di Felice Nazzaro, che lo iniziò alla guida del nuovo mezzo, non poteva che stimolare e accentuare la passione del giovane gentiluomo palermitano. Come tutti i giovani del tempo, Vincenzo si entusiasma alle imprese dei pionieri, con la certezza che avrebbe potuto acquistare quante macchine avesse voluto. Trovava il solo ostacolo in suo fratello Ignazio, che non voleva sentir parlare di automobili e di corse. Più tardi, anche Ignazio si sarebbe convertito, e lo si sarebbe visto a tutte le Targhe Florio.

Ormai, l'automobile era anche usata dai nobili: ne erano entusiasti e la impiegavano le famiglie regnanti. Grandi appassionati dell'automobile erano Edoardo VII d'Inghilterra, Vittorio Emanuele III, perfino alcuni re africani. Appassionatissimi



i maestri Puccini e Franchetti, già celebri; i grandi nomi della nobiltà francese, fra i quali primeggiava quello del barone René de Knyff, che aveva vinto nel 1898 la Parigi-Bordeaux, nel 1899 il Tour de France, nel 1900 la Nizza-Marsiglia e nel 1902 la prima tappa della Parigi-Vienna. Più tardi, de Knyff sarebbe diventato il primo presidente della Commissione sportiva internazionale della Association internationale des automobiles clubs reconnus.

6 maggio 1906. L'elegantissima donna Franca Florio, moglie di Ignazio, si avvia verso le tribune di Bonfornello per assistere alla prima edizione della Targa. Donna Franca indossa uno dei suoi delicati modelli parigini. Le fa da cavaliere il conte Trigona, allora sindaco di Palermo (dietro a sinistra).

Fin dalla prima Targa, il totalizzatore fu a disposizione del pubblico. A Vincenzo Florio piaceva organizzare i giochi — in quel tempo e in quell'ambiente, uno dei passatempi preferiti dai signori — e una delle sue invenzioni fu la cosiddetta asta dei corridori che si svolgeva alla vigilia di ogni Targa all'albergo Terme, di Termini Imerese. Il gioco consisteva nel mettere all'asta i piloti attribuendo il fondo a chi avesse puntato sul corridore vincente.



Nel 1902, Vincenzo Florio si considerò maturo per entrare in lizza e decise, senza pensarci tanto, di affrontare nientemeno che Vincenzo Lancia, già affermatosi prepotentemente nelle gare che aveva fatto, regalando le sue prime vittorie alla Fiat: a Padova, a Brescia, alla Susa-Moncenisio. Florio voleva entrare nel mondo sportivo automobilistico « da signore », ma occorreva il mezzo, un mezzo meccanico almeno eguale a quello di Lancia.

Ed ecco come lo stesso Vincenzo Florio racconta il suo ingresso nel mondo sportivo e la sua prima vittoria, in una lettera che mi scrisse da Palermo, il 16 dicembre del 1952:

« In quell'epoca io mi recavo sovente a Torino e in uno dei miei viaggi appresi che si stava organizzando una competizione automobilistica da parte dell'Automobile Club di Padova sul rettilineo Bovolenta-Padova, e l'idea di prendervi parte mi attirava.

« Mi recai a trovare il cavalier Agnelli nei vecchi locali della Fiat, dove nacque la grande fabbrica, e gli chiesi che mi affidasse una macchina della casa, ovvero mi vendesse una vettura per partecipare al meeting di Padova.

« Il cavalier Agnelli mi rispose che non era affatto disposto ad assumere una simile responsabilità e addirittura dichiarò che, se anche fossi riuscito a strappare il consenso a mia madre e a mio fratello, egli si sarebbe rifiutato lo stesso di fornirmi una macchina per correre. Insistetti in tutti i modi, ma egli fu irremovibile e allora io lo lasciai dicendogli: cavaliere, se ne pentirà!

« Mi recai subito a Milano dove contavo su un amico di nome Fogel, perché mi indicasse il modo più sbrigativo per trovare una macchina da acquistare, in grado di competere con le Fiat. Fogel mi disse di andare subito a Parigi da uno dei migliori piloti dell'epoca, di nome Teste, che gestiva, in società con un

L'Itala di Alessandro Cagno, subito dopo una curva. 3.500 carabinieri, guardie e soldati di fanteria furono scaglionati lungo i 440 chilometri del percorso, a guardia — come il fantaccino con il bianco kepi che si nota nella foto — dei passaggi più pericolosi. Una compagnia di bersaglieri ciclisti fu addetta al servizio di staffetta.

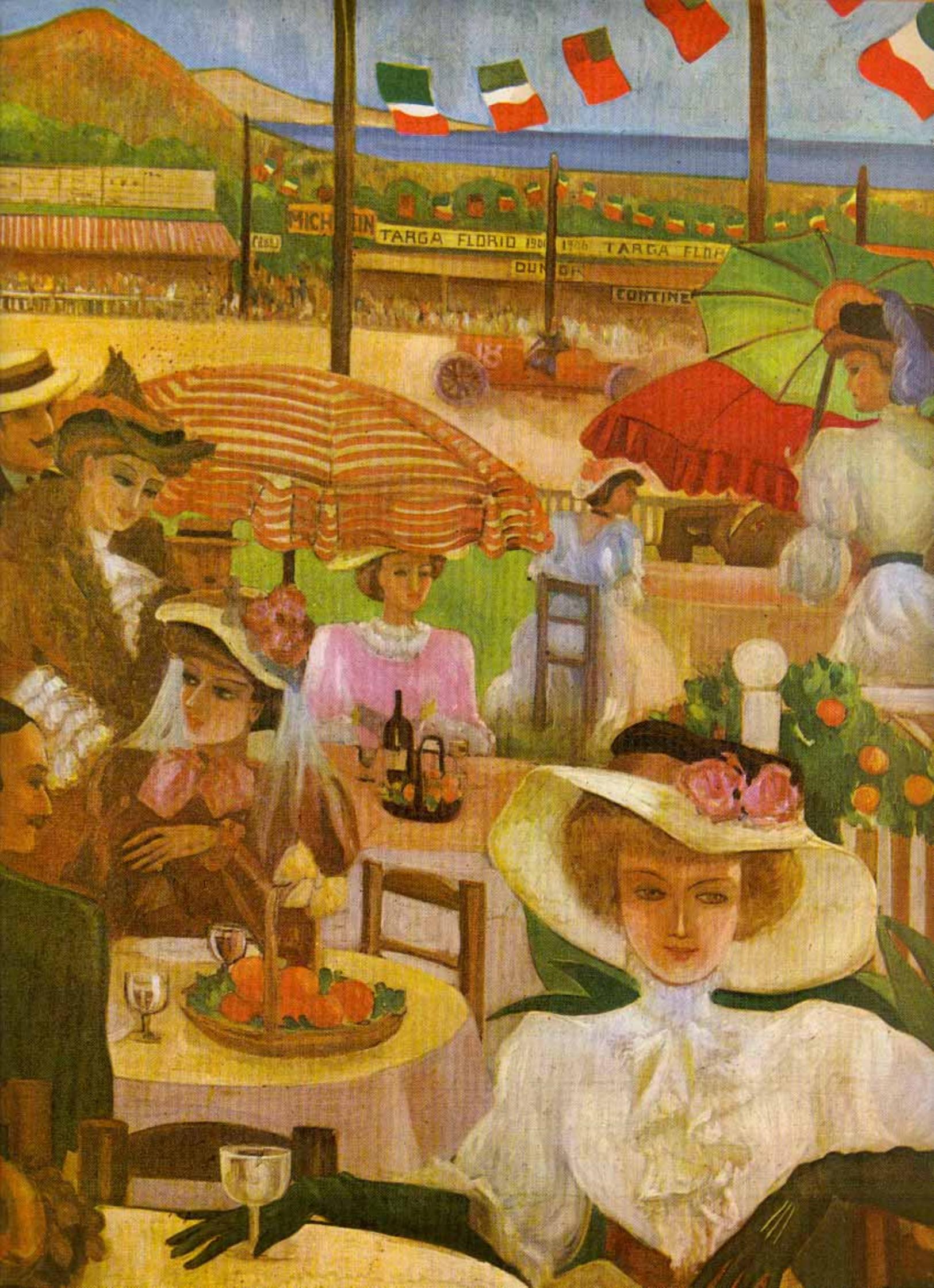




Nella prima edizione della Targa Florio, le tribune e il traguardo furono sistemati lungo il bellissimo rettilineo che costeggia il mare e la ferrovia, fra Bonfornello e Campofelice, a circa 50 chilometri da Palermo.

certo signor Utnein Challandre, una delle prime autorimesse di Parigi, nei pressi di porta Maillot. A Parigi, il signor Teste si mise subito all'opera e mi condusse a vedere una vettura che egli e il suo socio avevano in revisione, presso l'officina della casa Panhard e Levassor, che l'aveva costruita.

« Ci recammo immediatamente in officina, e in quell'occasione ebbi la fortuna di conoscere il signor René de Kniff, che poi doveva divenire il presidente della Commissione sportiva internazionale nello stesso periodo in cui io ne fui il vice presidente. Il signor Teste mi mostrò una Panhard Levassor 40 cavalli, e subito uscimmo in prova al bois de Boulogne e poi in un rettilineo solitario della periferia di Parigi, e io rimasi soddisfattissimo della prova durante la quale avevamo superato i cento chilometri orari. La mia prima presa di contatto con un simile bolide avvenne attraverso i consigli e le prime nozioni di tecnica di guida e di meccanica da parte del signor Teste e, dopo una rapida contrattazione, per 40.000 franchi, la vettura divenne mia.



« Su un vagone ferroviario, la macchina fu spedita a Padova, dove era in attesa del mio arrivo Felice Nazzaro, e subito con lui ci dedicammo alla messa a punto più minuziosa della vettura, perché io intendevo vendicare con una vittoria il rifiuto affettuoso di Agnelli di concedermi la vettura Fiat che io avrei desiderato.

« La mia sola preoccupazione, alla vigilia della corsa, era quella di trovare un copricapo che non volasse via durante la gara, perché in allenamento perdevo tutti i berretti che adoperavo; così fu che mi decisi ad adoperare una bombetta, bene assestata fino alle orecchie, che resistette alla velocità durante la corsa.

« Le due prove, una sul chilometro e l'altra su 10 chilometri, furono da me vinte con tempi eccezionali per l'epoca. Dopo la gara, il cavalier Agnelli si congratulò con me per la vittoria e mi chiese una fotografia sulla vettura, foto che poi collocò nel suo ufficio, dietro la poltrona della sua scrivania, dove rimase per molti anni.

« Questa è la storia della mia prima corsa, in poche parole ».

La vittoria di Florio, alla Padova-Bovolenta, era stata, senza dubbio, nettissima e tale da umiliare, più che Lancia, la sua vettura; anche se, indubbiamente, meno potente. Vincenzo Florio aveva percorso i 10 chilometri con la sua Panhard (cv 40) in 5'21" alla media di km/h 112; Lancia, al volante della sua Fiat (cv 34), in 7'28" $\frac{3}{5}$; De Lazzara, su Fiat (cv 12), in 15'50". Era la prima volta che i 10 chilometri lanciati venivano percorsi in tale tempo, e le cronache attribuirono a Florio il record mondiale sui 10 chilometri che ufficialmente, peraltro, non ebbe alcun riconoscimento. Sul chilometro lanciato, nella stessa manifestazione, Florio aveva segnato 36", Lancia 41", Storero (vetture leggere) 45" $\frac{2}{5}$. E Vincenzo Florio si attribuiva il massimo premio della manifestazione, consistente nella Targa d'oro Rignano, istituita dal conte Alberto Rignano, presidente dell'Unione automobilistica veneta, nel 1901. A questa gara, Vincenzo Florio si ispirò quando si trattò di dare un nome alla organizzazione della sua manifestazione siciliana.

Per un paio d'anni, il giovane Florio visse di quel suo strepitoso successo. Non è difficile immaginarlo in quel mondo dorato della haute palermitana, nella quale si avvicendavano re e principi di mezza Europa, e teneva corte la bellissima Franca Florio. Vincenzo, peraltro, da buon siciliano, s'era legato al dito il rifiuto di Giovanni Agnelli, e un po' spinto dalla sua passione e dalla sua esuberanza, un po' dal suo orgoglio insoddisfatto della prima vittoria, attese il momento per sfuggire ai controlli del fratello e lanciarsi in una nuova e più difficile prova sportiva.

Naturalmente non pensò più di rivolgersi alla Fiat, anche per evitare che Agnelli, in ogni caso, informasse il fratello Ignazio dei suoi piani. Ricorse alla Daimler-Benz, acquistò una Mercedes, e in vista del circuito di Brescia del 1904, partecipò a una manifestazione organizzata a Cannes. Si trattava di un meeting su quattro prove con classifica finale unica. Le quattro prove in programma prevedevano una gara sul chilometro lanciato, che vide Vincenzo Florio al primo posto; una prova di accelerazione, una di consumo e una di frenatura. Era ancora un'altra affermazione per Florio, sia pure parziale, ma ottenuta nel centro della mondanità europea. Un mondo che, certamente, non si interessava del mezzo meccanico, né dei suoi problemi, e che si entusiasmava alla velocità. Proprio quella velocità che incominciava a preoccupare



Il ristorante alle tribune, nei primi anni. Il dipinto è della pittrice Margareth Bradley, figlia di un noto giornalista di « Auto-car » e assidua frequentatrice della Targa.

pare seriamente i tecnici e le autorità. Dopo i gravi incidenti della Parigi-Madrid (1903), dove trovarono la morte 5 persone fra cui Marcel Renault, e sotto la spinta dell'opinione pubblica, si considerò seriamente di abolire le corse di velocità su strada. In quello stesso anno, durante lo svolgimento della corsa in salita della Turbie, aveva trovato la morte il conte Zborowsky. Ventuno anni dopo, anche il figlio di Zborowsky, Luigi, trovava la morte durante il GP d'Italia, a Monza.

Le vetture, quelle da competizione in modo particolare, e cioè quelle sperimentali, tra il 1900 e il 1903 avevano fatto rapidissimi progressi. Già nel 1901, nel GP di Pau, Maurice Farman aveva percorso i 340 chilometri della corsa a 76,109 di media, e Fournier i 557 chilometri della Parigi-Bordeaux a 85,300 di media, su una 60 cavalli Mors di 9.200 centimetri cubi di cilindrata.

S'era già iniziata la corsa alla cilindrata per incrementare la potenza e si arriverà molto presto a cilindrata di oltre 14 litri per le macchine da corsa. Ma se la potenza aumentava, meno rapidi erano i progressi nei freni, nei pneumatici, nelle strutture, nella stabilità. Si oltrepassavano agevolmente i 100 all'ora, dispo-

Con il volto ricoperto di polvere e in divisa da pilota, Vincenzo Florio commenta con amici e giornalisti la Coppa delle vetturette. Questa gara si svolgeva la domenica precedente alla Targa e Vincenzo Florio amava parteciparvi con sue macchine.



nendo solamente dei freni alle ruote posteriori e con gomme di limitata sezione, montate su cerchi e su ruote non abbastanza sicure. Si facevano le corse su strade, che erano ancora quelle che non andavano bene neppure per le carrozze a cavalli sulle quali la stabilità era in balia delle buche, della polvere, della ghiaia.

Il venticinquenne Vincenzo Florio si congratula con il vincitore della prima Targa, Cagno, al volante di un'Itala. Cagno era stato sempre in testa nei tre giri di quella prima Targa e aveva tagliato il traguardo con quasi un'ora di vantaggio sul secondo.





S'erano intanto disputate quattro Gordon Bennett, vinte rispettivamente: da Charron, su Panhard 24 cavalli, alla media di km/h 62,1; da Girardot, su Panhard 40 cavalli, alla media di 59,5; da Edge, su Napier 30 cavalli, alla media di 51,1 e da Jenatzy, su Mercedes 60 cavalli, alla media di 79,2.

Questa corsa, ideata e promossa da James Gordon Bennett, con lo scopo dichiarato di incoraggiare l'industria, era riservata alle sole rappresentanze dei club automobilistici nazionali che alla fine del 1899 (la manifestazione venne lanciata nel novembre di quell'anno), erano quelli del Belgio, dell'Austria, della Svizzera, di Torino, della Gran Bretagna e Irlanda, della Germania, degli Stati Uniti.

L'AC di Milano (a quel tempo non era ancora costituito ufficialmente l'ACI), coglieva questa manifestazione per chiedere anch'esso il riconoscimento ufficiale, e per poter partecipare con una sua rappresentanza alla Gordon Bennett.

La prima edizione venne affidata all'organizzazione dell'AC di Francia e, per regolamento, le vetture di ogni club riconosciuto dovevano essere verniciate con i seguenti colori: Francia-blu, Germania-bianco, America-rosso, Belgio-giallo.

Le vetture dovevano pesare più di 400 chili e meno di 1.000, e recare a bordo due passeggeri, affiancati, che pesassero

Oltre alla Targa Florio, molte altre manifestazioni sportive, folkloristiche e mondane si svolgevano nella fiorente primavera siciliana. Ecco un'immagine del Corso dei fiori nella splendida cornice del parco della Favorita. Alla manifestazione partecipavano la nobiltà e l'alta borghesia.

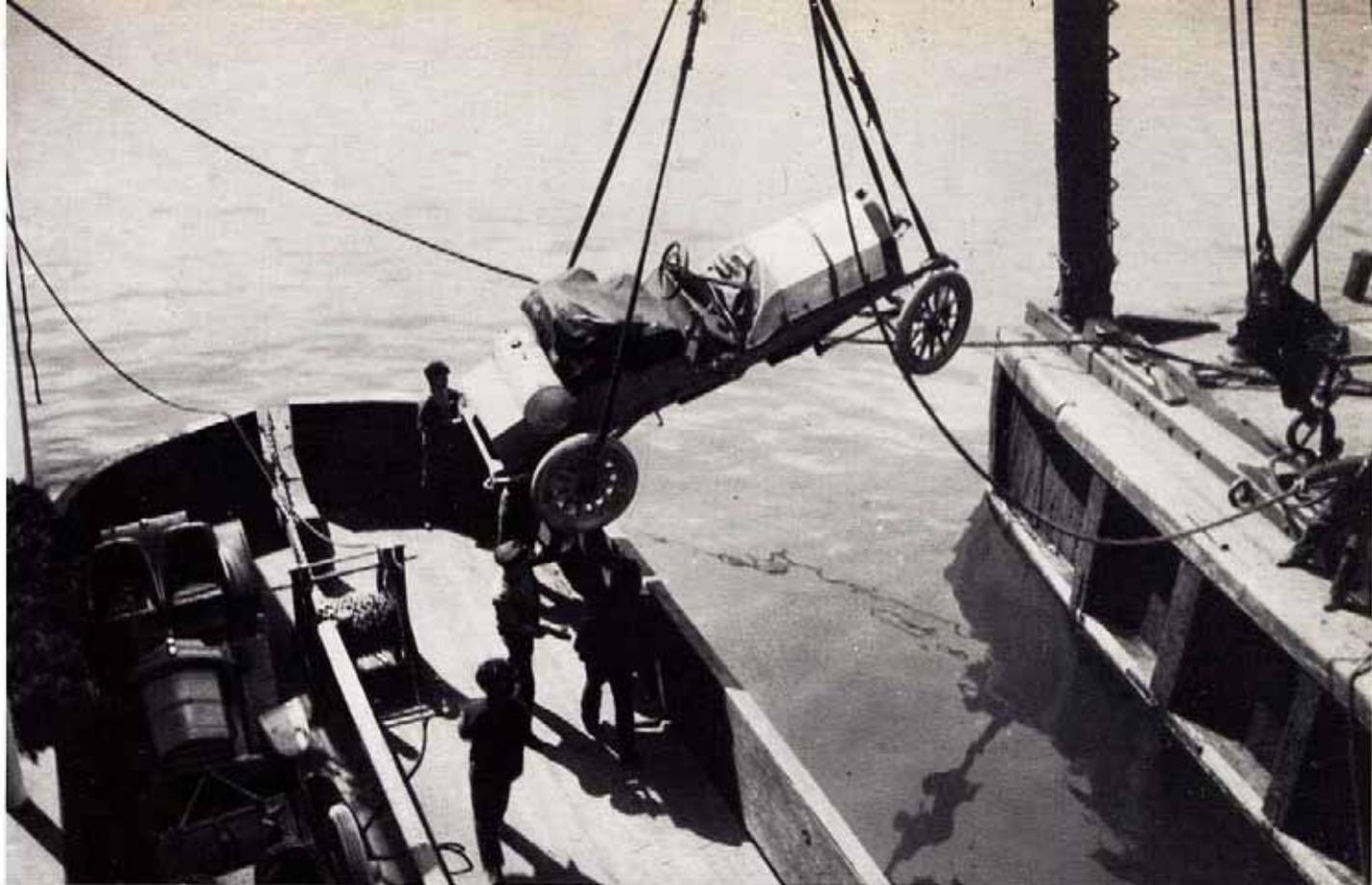


almeno 60 chili. Alle prime quattro Gordon Bennett non ci furono concorrenti italiani. Alla quinta, disputata in Germania sul circuito del Taunus, la squadra della Fiat (rappresentante l'Automobile club d'Italia, finalmente e ufficialmente costituito a Torino, per iniziativa dell'AC di Milano, alla fine del 1903, e dopo che Re Vittorio Emanuele III aveva accettato di esserne presidente onorario) partecipava alla grande competizione con Lancia, Cagno e Storero, al volante di tre 4 cilindri 75 cavalli, verniciate di nero, colore assegnato all'Italia.

Era, per la nostra giovane industria, il primo passo fuori di casa. Nel 1904, la produzione italiana di autoveicoli aveva registrato un salto prodigioso: dalle 1.308 unità del 1903 era passata a 3.080, ma la circolazione in tutto il Paese non era che di 2.072 unità. Bisognava puntare ormai anche sull'esportazione e, per stimolarla, non c'era che affrontare le grandi competizioni internazionali, così come facevano Francia e Germania.

Attorno al 1904, c'erano in Italia una quarantina di fabbriche o di officine di montaggio per autoveicoli. Tra le più note e popolari, oltre alla Fiat: la Bugatti e Gulinelli, la Matteo Ceirano, la De Vecchi e Strada, la Emanuel di Rosselli, la Figini, la Flag, la Florentia, e poi l'Itala, l'Isotta Fraschini, la Marchand, la Züst.





Molti dei concorrenti arrivavano a Palermo via mare. Florio, armatore della Flotta Florio e Rubattino, metteva a disposizione dei concorrenti una nave che partiva da Marsiglia, toccava Genova e infine attraccava a Palermo. Per il viaggio, le vetture venivano sistemate in coperta. Le operazioni di sbarco erano piuttosto complicate perché mancavano attrezzature adatte.



I carrozzieri cominciavano ad abbandonare le vecchie idee e le vecchie strutture e a considerare l'automobile come un veicolo a sé, per le sue caratteristiche, per le particolari prestazioni. A Milano e a Torino soprattutto, incominciava l'era dell'automobile, incoraggiata, anzi promossa, dalla clientela particolare che poteva concedersi il lusso del nuovo mezzo di trasporto. Il « mezzo », in Italia, aveva prezzi varianti sul mercato internazionale da 4.000 franchi (per una 5 cavalli), a 30.000 franchi (per una 15-25 cavalli).

Le manifestazioni automobilistiche, fossero le gimcane, i corsi fioriti, la caccia al pallone, i raduni, erano fra le distrazioni preferite dal bel mondo, e soprattutto dalle signore che vi sfoggiavano la nuova moda creata per le chauffeuse, e che abbondava, chissà perché, di veli che avrebbero dovuto riparare dalla polvere, ma che certamente disturbavano le belle dame che si concedevano questi piaceri.

Era anche di moda che gli uomini più in vista facessero correre, o partecipare, le loro lussuose vetture ai concorsi e alle gare di velocità, alla guida dei loro chauffeur, dei loro meccanici, come ancora si fa per le corse dei cavalli. Lo stesso Vincenzo Florio fece partecipare il suo meccanico, Felice Nazzaro, ad alcune manifestazioni, al volante della Panhard, con la quale aveva vinto la Padova-Bovolenta. Con questa vettura, Felice Nazzaro si aggiudicò — davanti a Storerò, su Fiat e a Lancia, pure su Fiat 24 cavalli — la corsa in salita della Consuma, del 1903. Ma alla Susa-Moncenisio, dell'anno dopo, Lancia, con una Fiat 75 cavalli, si prese la rivincita sul suo amico e rivale, Nazzaro, che pilotava sempre la Panhard di Florio.

Tra gli altri, che correvano di persona o facevano partecipare alle corse il loro meccanico, ricorderò Leonino da Zara, che aveva come meccanico e corridore il forte Franchini.

Lo sviluppo dell'industria automobilistica anche in Italia, il fiorire dell'attività sportiva, soprattutto l'ostilità di buona parte dell'opinione pubblica, e non soltanto in Italia, avevano indotto le autorità di governo e gli uomini di legge a occuparsi dei problemi giuridici sollevati a causa del nuovo mezzo di locomozione.

Per questo, agli inizi del 1904, il ministro dei lavori pubblici, onorevole Tedesco, decise di occuparsi dell'ordinamento e della disciplina della circolazione automobilistica, e nominò una commissione, chiamando a farne parte alcune personalità del mondo automobilistico, come il senatore Ginori, presidente dell'AC di Firenze, Augusto Massoni, presidente dell'AC di Milano, G. Coltelletti, di Genova e alcuni funzionari del suo ministero, che vennero incaricati di riformare l'esistente regolamento generale di polizia, e soprattutto il regolamento speciale del 1897. Secondo questo regolamento speciale, il Genio civile aveva il compito di controllare tecnicamente le vetture, dietro pagamento di 10 lire e le prefetture potevano rilasciare le licenze di circolazione. Inoltre, era prescritto che ogni autovettura dovesse essere munita di una targa posteriore di metallo smaltato, con il numero della provincia in rosso, e quello corrispondente alla licenza di circolazione in nero.

Dopo tre mesi, la commissione era in grado di presentare le sue conclusioni, contenute in uno schema di regolamento di 106 articoli, dove il primo titolo riguardava la conservazione delle strade nazionali, provinciali e comunali; il secondo affermava la





A Termini Imerese, quartier generale della Targa Florio, le macchine dell'Isotta Fraschini sono state parcheggiate alla meglio e, la mattina, i meccanici si trovano trasformati in mandriani. D'altra parte, le strade siciliane dell'epoca erano più adatte per i quadrupedi che non per le automobili e la prima caratteristica della gara era proprio nell'asprezza del percorso.



RAPIDITAS

RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI AUTOMOBILISTICHE
IN SICILIA ANNO II. 1907

Il secondo numero di una rivista automobilistica fondata a Roma da Vincenzo Florio. La rivista presentava i servizi principali in francese, in inglese e in tedesco.

libertà di circolazione e l'obbligo di tenere la mano destra costantemente; eccettuate le città con più di 25.000 abitanti, i cui sindaci potevano prescrivere che si tenesse la sinistra all'interno del territorio comunale, apponendo all'entrata del comune segnalazioni visibili con la scritta *tenere la sinistra*.

Quanto alla velocità che, fino dai primi passi dell'automobile, costituiva lo spauracchio di gran parte dei pedoni e degli... animali, il nuovo regolamento, entrato in vigore nel dicembre del 1904, prescriveva di non superare i 12 chilometri orari (trotto di un cavallo) negli abitati, ma ammetteva che potesse « essere aumentata fuori degli abitati ».

Malgrado le inevitabili restrizioni, imposte dalla nuova legge, gli automobilisti considerarono una grossa conquista, la libertà di circolazione che, per gli sportivi, voleva e doveva anche dire libertà delle manifestazioni pubbliche su tutte le strade.

I box di rifornimento delle Case partecipanti alla Targa del 1907, il mattino in cui si doveva svolgere la gara. Alla vigilia della partenza, un violento temporale aveva trasformato in un mare di fango la zona del traguardo. Vincenzo Florio fronteggiò con energia questo contrattempo: fece raccogliere il legname disponibile nella zona e organizzò squadre di operai che costruirono una passerella (nella foto, visibile dopo lo spazio antistante i box).

TARGA FLORIO
30.000 LIRE DI PREMI

CORSA DI CANOTTI
AUTOMOBILI PER LA
PERLA DEL MEDITERRANEO
18.000 LIRE DI PREMI
28 APRILE

PALERMO
1907
21 APRILE

CORSA DI VETTURETTE
PER LA
COPPA CHALLENGE
10 APRILE

Grandi manifesti murali annunziavano le manifestazioni sportive che, soprattutto per impulso dei Florio, si svolgevano in primavera a Palermo e in altre località.

« L'automobilismo, infatti, non potrebbe né perfezionarsi di bene in meglio — si scriveva sulla stampa del tempo — né aumentare la sua clientela, senza prove e manifestazioni pubbliche ». Ma non sempre le autorità, per l'opposizione degli utenti della strada, che erano naturalmente in grande maggioranza pedoni, o proprietari di cavalli e di cani, la pensavano allo stesso modo.

Comunque, quando a Brescia, nell'agosto di quell'anno, fu lanciato l'annuncio che sarebbe stata organizzata, tra il 28 agosto e il 4 settembre, la Settimana automobilistica bresciana, tutto andò liscio.



Tutti i più bei nomi fra gli automobilisti e le maggiori personalità aderirono all'iniziativa bresciana. Presidente del comitato d'onore era il barone de Zuylen, presidente dell'Automobile club di Francia. Il conte Camillo Martinoni, di Brescia, sarebbe stato presidente del comitato esecutivo. Di questo comitato, facevano pure parte il conte Berardo Maggi, padre di Aymo Maggi, che ventidue anni più tardi doveva, con Mazzotti, Castagneto e Canestrini, dare vita alla Mille Miglia; Arturo Mercanti, più tardi animatore dell'autodromo di Monza; Enrico Minetti e Orazio Oldofredi, attivissimi sportivi bresciani; Ignazio Florio.

Il clou della settimana era costituito dalla corsa sul circuito stradale Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, di 185 chilometri. Le

vetture ammesse alla corsa erano quelle della serie libera, che dovevano completare due volte il percorso del circuito e quelle della serie turisti, che dovevano percorrerlo una volta sola. I passaggi a livello sarebbero stati neutralizzati, così come l'attraversamento di Mantova, che doveva essere effettuato « al passo ».

Sei vetture si iscrissero nella serie libera e 21 nella serie turisti. Vincenzo Florio aveva iscritto, nella serie libera: la Mercedes 60 cavalli, che avrebbe guidato lui stesso; la Panhard Levassor 60 cavalli, con la quale aveva vinto alla Padova-Bovolenta, e che fu affidata a Luigi Teste; un'altra Panhard Levassor 70 cavalli, affidata a Felice Nazzaro. La Fiat aveva in lizza due vetture 75 cavalli, una guidata da Vincenzo Lancia e l'altra da Alessandro Cagno. La sesta vettura era una Darracq 80 cavalli, guidata da Duray.

Parlando di questa corsa, ancora oggi molti autori italiani e stranieri la denominano prima Coppa Florio, ma solo dopo questa gara e dopo la sua visita a Brescia, Vincenzo Florio, come egli stesso mi raccontò, istituì il trofeo. E me lo confermò con una sua lettera, raccontandomi, fra l'altro, il divertente retroscena della sua partecipazione alla gara. La manifestazione si chiamava Settimana automobilistica di Brescia ed era cominciata con il primo esperimento in Italia di mobilitazione automobilistica con la piena adesione delle autorità militari. Venne invece disputata e messa in palio la Coppa d'Italia donata dal Ministero dei lavori pubblici.

I giornali avevano largamente propagandato questa manifestazione, che aveva scomodato perfino una principessa reale, la principessa Letizia. A Palermo, nell'ambiente dei Florio, s'era anche saputo che, fra i concorrenti, c'era Vincenzo con tutta la sua scuderia. Il fratello Ignazio andò su tutte le furie e, preso il primo treno che gli capitò, si precipitò a Brescia, sperando di arrivare in tempo per fermare Vincenzo al traguardo, o durante la corsa.

« Il caso volle — è Vincenzo Florio che scrive — che ad un passaggio a livello al quale io mi ero fermato in attesa che venisse riaperto, passasse proprio il treno sul quale c'era mio fratello, il quale avvistatomi, mi faceva terribili cenni di minaccia ».

Vincenzo, naturalmente, non pensò affatto di ubbidire ai cenni ed alle minacce fraterne; pensò invece, mentre attendeva che il passaggio a livello si aprisse, di scrivere rapidamente su un biglietto: « Per Ignazio Florio: non ti preoccupare, mi diverto moltissimo ». Si mise il biglietto fra i denti, ripartì velocemente, e poco dopo, passando davanti alle tribune, lasciò cadere il biglietto, con la speranza che qualcuno lo raccogliesse e lo recapitasse a suo fratello. Florio non dice che fine abbia fatto il suo biglietto. La corsa terminò con una chiara vittoria della Fiat di Lancia, con il tempo di 3 ore 12'56" (media km/h 72); seguito da Teste su Panhard, con 3 ore 21'38"; e da Vincenzo Florio su Mercedes, con 3 ore 28'9"1/5. Era la prima volta che la Fiat riusciva a battere la gloriosa Panhard. La grossa Darracq di Duray arrivò un'ora dopo la Mercedes di Florio; Nazzaro e Cagno avevano dovuto ritirarsi per avarie.

Ed ecco come si arrivò all'istituzione della Coppa Florio. Ce lo racconta lo stesso Florio:

« Dopo questa corsa, insieme a Mercanti, Minetti e l'allora sindaco di Brescia, senatore Bettoni, decidemmo di istituire la

Un primo operatore cinematografico fa la sua apparizione alla Targa Florio, abbigliato in maniera caratteristica e vigilato attentamente da un carabiniere. Il milite dovrà allontanare i curiosi che potrebbero disturbare il tecnico e nello stesso tempo evitare reazioni inconsulte, da parte del pubblico più sprovveduto, alla nuova macchina. Come ogni novità, il cinema destava interesse, ma anche una certa paura: si temeva di esser ripresi in atteggiamenti non degni di essere eternati.





Edoardo Scarfoglio e Matilde Serao conversano davanti alle tribune. I giornalisti furono numerosi alla Targa. Vincenzo Florio ebbe animate discussioni con i rappresentanti della stampa a cagione dell'organizzazione della gara, non sempre condivisa dai numerosi inviati speciali.

Donna Giovanna Florio, madre di Vincenzo e Ignazio, va a prender posto nella tribuna, accompagnata da cavalieri di riguardo. Donna Giovanna, pur non condividendo la passione automobilistica del figlio, accettava con simpatia la Targa e mostrava d'essere una gentildonna moderna e sportiva, fenomeno raro nella Sicilia di allora.



Coppa Florio, da disputarsi nel 1905, sul circuito di Montichiari. A questa gara partecipai anch'io. Non mi piazzai che nono e la colpa del mio ritardo fu tutta del mio meccanico.

« E' un episodio che merita di essere raccontato: al quarto giro, si ruppe la molla di una valvola, e tra i pezzi di ricambio a bordo, ne provai diversi. Il mio meccanico pretendeva di montare la molla mentre era dilatata, e naturalmente l'operazione non gli riusciva. Dopo aver perduto più di mezz'ora, per un puro caso si trovò in quei pressi, dove mi ero fermato, un ingegnere della Mercedes, che intervenne; chiese un'altra molla, e mentre era ancora fermata dal filo metallico, la introdusse con la massima facilità nella sua sede e poi tagliò il filo, facendo scattare la molla. Era una cosa semplicissima a farsi, ma il mio meccanico non era riuscito a capirlo, e quando mi fu possibile riprendere la corsa, la mia classifica era ormai compromessa ».

Quello stesso anno nasceva in America la Coppa Vanderbilt, per iniziativa del miliardario W. R. Vanderbilt.

La Settimana di Brescia per la Coppa Florio, che il donatore aveva accompagnato con un premio in contanti di 50.000 lire, era d'un balzo passata al primo posto tra le grandi manifestazioni internazionali, tanto che gli organizzatori francesi della corsa in salita del Mont Ventoux avevano spostato la loro gara di quindici giorni, per non turbarne l'organizzazione, e l'AC di Francia aveva organizzato carovane di turisti per assistere alla manifestazione di Montichiari.

Il 10 settembre del 1905 si disputò la prima Coppa Florio sul circuito di km 167,100 da percorrersi tre volte (complessivamente km 501,300) alla quale presero parte: Héméry (Darracq cv 80), Lancia (Fiat cv 110), Le Blon (Isotta), Rougier (De Dietrich), Clément (Clément-Bayard cv 100), Matteo Ceirano (Itala cv 112), Vincenzo Florio (Mercedes cv 120), Wagner (Darracq cv 80), Nazzaro (Fiat cv 110), Duray (De Dietrich cv 130), De

Accanto alle tribune, lunghe duecento metri, veniva montato un buon ristorante all'aperto, gestito da un rinomato caffè dell'epoca. Divenne così abituale consumare il lunch sotto un ombrellone come si faceva sui campi di corse britannici. Florio portò nell'alta società palermitana molte usanze sportive francesi e anglosassoni.





Tribuna d'onore a Petralia Sottana. Non avendo precedenti in materia, la buona società siciliana si conformò agli usi in vigore per i Corsi pubblici. I palchi riservati erano addobbati con coperte di gala, che portavano, ricamati sui colori della casa, Armi e simboli delle nobili famiglie.

Caters (Mercedes cv 120), Fabry (Itala cv 112), Carlès (Clément-Bayard cv 100), Cagno (Fiat cv 110), Gabriel (De Dietrich cv 130), Raggio (Itala cv 120), Gasteaux (Mercedes cv 120), Weillschott (Fiat cv 75), Cortese (Mercedes cv 90), Gandini (Fiat cv 75) e Thèrè (Mercedes cv 120).

Il battesimo della Coppa Florio non poteva essere più attraente. Tutti i maggiori nomi dell'industria e dello sport dell'automobile erano in corsa. La gara ebbe un ritmo velocissimo e vario: al primo giro, erano in testa le due Itala di Fabry e Ceirano, seguite dalla Darracq di Héméry. Al secondo giro, il duello mutò protagonisti: era in testa la De Dietrich di Rougier, seguita dalla Itala di Raggio, dalla De Dietrich di Gabriel e dalla Darracq di

Vincenzo Florio parla con Felice Nazzaro prima della partenza. Nazzaro vinse la Targa su un Fiat 4 cilindri 40 cavalli. Con lo stesso tipo di vettura, anche se montata su diversi motori, la Casa torinese vinse, in quell'anno, il Gran Premio dell'Automobile club di Francia, a Dieppe, e il Kaiserpreis (Taunus), in Germania.



Il francese Le Blon. Aveva l'aspetto di un personaggio da romanzo di Verne e suscitò un certo interesse nella società palermitana dell'epoca. Estremamente taciturno, fu tanto affascinato dalle gentilezze che ricevette da diventare perfino loquace, con gran divertimento degli altri ospiti.

Héméry; al traguardo finale finiva per avere la meglio, con circa dieci minuti di vantaggio, Raggio con la sua Itala 120 cavalli, seguito dalle De Dietrich 130 cavalli di Duray e dalla Fiat 110 cavalli di Lancia.

Furono le corse di Brescia a suggerire a Vincenzo Florio altre iniziative in campo automobilistico, e soprattutto l'idea di organizzare una grande manifestazione nella sua Sicilia. La Targa Florio venne concepita a Brescia e definita a Parigi, come lo stesso Vincenzo Florio conferma in un articolo che gli avevo chiesto per il giornale *l'Automobile*, dell'ACI. Scrive Florio:



L'arrivo del vincitore, Felice Nazzaro, su una Fiat. Nazzaro era passato in testa al secondo giro, superando il suo compagno di squadra, Vincenzo Lancia. Questi aveva però compiuto il giro più veloce.

« Quarantacinque anni or sono, all'età di ventitré anni, mentre mi trovavo a Parigi, nacque in me l'idea di creare tale competizione automobilistica. E non è per me facile assimilare l'idea che pur essendo passata attraverso due guerre mondiali, durate complessivamente circa dieci anni, pur avendola abbandonata al suo destino per altri dodici anni, la Targa Florio ha sempre ripreso il suo cammino con rinnovato prestigio, ha sempre trovato sostenitori. Quindi non è agevole per me adattarmi alla realtà che tuttora la Targa, dopo trentacinque edizioni e quarantacinque anni di vita, è sempre viva, interessante, e può reggere ancora oggi a qualsiasi confronto.

« Narrerò come andarono le cose in quell'epoca: avevo disputato nel 1904 il circuito di Brescia, pilotando una Mercedes di 60 cavalli, alla quale a Torino, ad opera delle Carrozzerie Alessio, avevo tolto la mastodontica carrozzeria tipo *Roi des Belges*, a quattro posti, con sportello di accesso ai due sedili posteriori, collocato al centro e munita di relativa bastoniera di vimini, attaccata lateralmente, per rimpiazzare questo pesante complesso con due seggiolini leggerissimi. Avevo anche, naturalmente, abolito i parafanghi e i fari ad acetilene e a petrolio.



« Dame e cavalieri » è intitolato questo quadro ad olio del pittore Anastasi. L'abbigliamento degli spettatori non era certo dei più sportivi. D'altra parte, non c'erano precedenti mondani cui riferirsi e alcuni spettatori si recavano alle prime Targhe vestiti come per una cerimonia ufficiale.



« Con la macchina così alleggerita e in compagnia del meccanico Guasta, cedutomi dal mio amico Riccardo Biglia, ero riuscito a classificarmi abbastanza bene.

« A quell'epoca, vi era una consuetudine caratteristica: il meccanico, per diminuire la resistenza dell'aria, si collocava seduto sull'impiantito della vettura, con le gambe all'esterno poggiate sul predellino, in una posizione tutt'altro che comoda, tenendosi con la mano a un'apposita maniglia del cruscotto.

« Dopo la corsa che si disputava su quattro giri di un circuito che da Montichiari per Brescia, Cremona e Mantova ritornava al punto di partenza, Arturo Mercanti, indimenticato organizzatore, ed Enrico Minetti, mi suggerirono di istituire una corsa da denominare Coppa Florio, retta da uno speciale regolamento.

« Aderii con entusiasmo a tale proposta e partii per Parigi. Commissionai la Coppa da mettere in palio a un artista argentiere di fama, e mentre mi occupavo di fare propaganda per la futura gara, ebbi modo di conoscere Henri Desgrange, direttore e proprietario del più grande quotidiano sportivo francese. E un bel momento mi venne in mente l'idea che sarebbe stata una buona cosa farla disputare in Sicilia.

« Si era costituito, tra la classe eletta dei cittadini di allora a Palermo, il Comitato panormitan, del quale ero il presidente, che si proponeva l'incremento sportivo e turistico della città, e pensai che se avessi organizzato sotto la sua egida una prima corsa automobilistica in Sicilia, la cosa avrebbe certamente avuto successo.

« Ne parlai immediatamente a Desgrange, che mi presentò i suoi collaboratori: Faroux, Lefèvre ed il fotografo Meurisse, con i quali feci subito buona amicizia, e discutemmo della mia iniziativa. Tutti trovarono che l'idea era ottima, ma bisognava decidere il circuito sul quale fare disputare la corsa.

« Ci procurammo una carta della Sicilia e scegliemmo un circuito che, partendo da Bonfornello, passasse da Cerda, Caltavuturo, Petralia, Castelbuono, Gangi e Cefalù.

« La carta consultata però non era molto chiara, e corse il dubbio che il circuito fosse attraversato dalla strada ferrata. Mi affrettai però a scrivere al conte Isnello il quale, pratico dei luoghi, perché possedeva terreni in quelle zone, sarebbe stato in grado di darmi notizie precise, e scrissi altresì al cavalier Auteri.

« Mi risposero che il circuito, così come io lo desideravo, senza passaggi a livello, c'era, eliminando però il paese di Cefalù e passando invece da Isnello, Collesano e poi Campofelice.

« A questo punto sorse un altro problema: quello di trovare una denominazione per la corsa e l'idea di chiamarla Targa Florio venne suggerita da un mio precedente sportivo. Nella prima corsa alla quale avevo partecipato nel 1902 (avevo preso parte a una gara sulla Bovolenta-Padova classificandomi primo con una Panhard a 100 chilometri orari), avevo vinto come primo premio la Targa Rignano, precedendo Lancia e Storero su Fiat.

« La denominazione di Targa mi era piaciuta e decisi senz'altro di chiamare la nostra corsa Targa Florio, e immediatamente lanciai il regolamento della gara dotandola di 40.000 lire di premi.

« La prima edizione conseguì un successone: vinse Alessandro Cagno su Itala; vi assisterono giornalisti di tutte le nazionalità, vi fu un concorso di pubblico enorme, e la Sicilia cominciò a prendere contatto con l'automobilismo sportivo. Le correnti

turistiche internazionali cominciarono così a conoscere la nostra isola sotto un altro aspetto.

« La seconda edizione del 1907 fu veramente grandiosa: partirono quarantasei concorrenti iscritti dalle varie Case, con vetture di venti marche diverse e di cinque nazionalità differenti, e la vittoria arrise a Felice Nazzaro su Fiat. L'eco della corsa dilagò in tutto il mondo sportivo internazionale; trenta furono i classificati, sedici i ritirati, e fra essi la vera aristocrazia dei piloti dell'epoca, i più grandi nomi, i più celebri campioni, le più poderose e resistenti vetture.

« Non so dire come ciò sia accaduto, non so precisare se in virtù di qualche fattore soprannaturale, o per merito della propria inestinguibile vitalità, sta di fatto che per tanti anni si sono accumulate su questa mia creazione ben trentacinque edizioni, e tra splendori e offuscamenti momentanei per trentacinque volte il buon nome dell'Isola sportiva è stato tenuto alto, dignitosamente, dalla Targa Florio automobilistica.

« La storia di questa corsa è unica al mondo; nacque, si affermò; passò a peregrinare su strade diverse, dal circuito delle Madonie, al Giro della Sicilia, da questo al medio circuito delle Madonie. Poi nacque il piccolo circuito, quindi emigrò nel circuito della Favorita, riapparve nuovamente sul Giro della Sicilia, e ritornò ancora sulle Madonie.

« Se si dovesse rifare la storia della Targa, si dovrebbero scrivere molte e molte pagine dense di episodi, di contrasti, di ansie, di trionfali successi, tali da riempire un grosso volume. Forse un tale lavoro sarà fatto da qualche storico appassionato della corsa, vendemmiando nei miei ricordi e nella mia memoria. Per adesso

Vincenzo Florio — cappello e sciarpa bianca — conversa con i cognati, donna Franca e il principe di Trabia. Come si può notare dalla disinvolta posizione assunta, i Florio si comportavano con sportiva signorilità, alquanto diversa dalla puntigliosa etichetta di moda in Sicilia.





Ignazio Florio (a sinistra), proprietario della grande azienda Marsala Florio, insieme alla principessa Potenziani Contarini e al principe Potenziani, nobile romano. Nobili e ricchi borghesi, anche del continente, cominciavano ad assistere alla Targa Florio.

tra mille vicende della Targa, ricorderò l'anno in cui fu disputata in famiglia, da un gruppo di soci dell'Automobile club di Sicilia, in aperta contesa, esattamente nel 1909, quando Francesco Ciuppa su Spa mi precedette di un solo minuto, che è il minor distacco finora registrato tra il primo e il secondo arrivato in tutte le Targhe. Io ero al volante di una Fiat, Guido Airoidi fu terzo con la Lancia, seguirono altri sei classificati e si ritirarono due partecipanti, ma nonostante tutto la gara fu interessante.

« Ricorderò l'incendio che la notte del primo ottobre del 1923, dopo che era stato sostenuto il grave sforzo economico di costruire il primo nucleo delle tribune sulla collinetta dove sono ora, distrusse in poche ore tutto il lavoro fatto e il sacrificio sostenuto. Ricorderò che le tribune risorsero più vaste, più capaci, primo esempio in Europa di impianti stabili per gare automobilistiche; ricorderò l'alluvione del 1931 che distrusse buona parte delle strade del Medio circuito che passava da Polizzi e mi costrinse a riportare la Targa sul primitivo circuito di Petralia, quando Tazio Nuvolari vinse la più dura e faticosa delle Targhe, su quattro giri di quelle difficilissime strade.

« Ricorderò che ancora una volta la guerra arrestò il cammino della Targa, ma appena possibile, la corsa fu riesumata, e con mio pieno consenso, per tre edizioni tornò a disputarsi sul Giro della Sicilia ».

La Targa Florio era nata mentre le prime grandi competizioni internazionali, in Europa e in America, dimostravano che

l'automobile era un mezzo pratico, conveniente, destinato sicuramente a un grande avvenire. Ed erano numerosi in Italia quelli che credevano nel futuro dell'automobile anche se poi non tutti potevano comprarla. Ma potevano già entusiasinarsi alle vittorie dei Lancia, dei Cagno, dei Nazzaro ed era già molto. Anche la piccola Fiat cominciava ad avere una sua industria, cominciava a esportare i prodotti, e imponeva il risultato del suo lavoro e la valentia dei suoi piloti anche ai rappresentanti dei più attrezzati e ricchi popoli europei e americani.

Nel 1906 circolavano in Italia 3.366 automezzi, dei quali 3.224 vetture, 25 autocarri e 97 autobus. Milano e Torino avevano in circolazione poco più di 300 unità ciascuna, Roma poco meno di 200. In Sardegna esistevano una o due vetture, in Sicilia una cinquantina.

Esportavamo già per sei milioni e mezzo di lire (importavamo per 4 milioni di lire), e sorgevano nuove iniziative per la costruzione di autoveicoli e per i servizi automobilistici. Poco meno di 150 domande di autorizzazione per linee automobilistiche giacevano presso il ministero competente.

La Fiat, dopo avere assorbito nel 1905 le officine Ansaldo, aveva portato il suo capitale a nove milioni, e dava elevati dividendi, come del resto li davano le altre aziende produttrici di automobili.

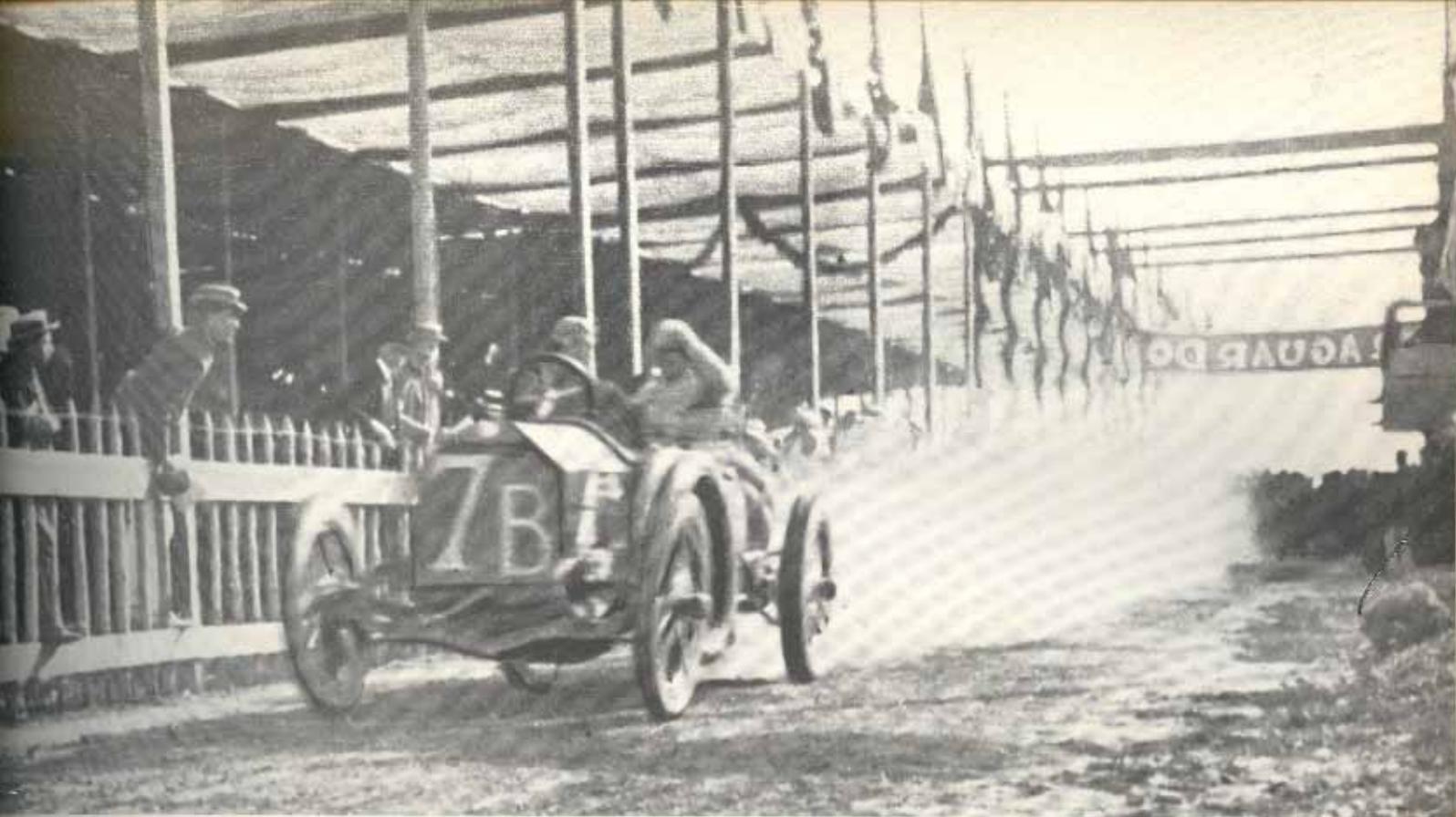
Nel 1906 esistevano in Italia almeno 50 società per la costruzione di autoveicoli, con un capitale complessivo di oltre 230 milioni di lire. Intanto, sorgevano e si moltiplicavano le aziende per la costruzione di carrozzerie e di accessori, e si andavano estendendo i primi movimenti operai, determinati particolarmente dalle differenze che esistevano tra le paghe più elevate dei lavoratori dell'industria automobilistica e quelle dei lavoratori della industria tessile.

Anche la prima Targa Florio, che si disputò ai primi di maggio, risentì dello sciopero dei marittimi, che avevano bloccato a Genova e a Napoli buona parte dei corridori stranieri, o, meglio, le loro macchine. Ma non i turisti, i curiosi, gli appassionati, che il giorno della gara si ammassarono sulle tribune di Bonfornello.

Bisogna dire subito che il varo della Targa Florio non fu facile, pure disponendo Florio di enormi mezzi finanziari e di appoggi potenti. Cominciavano le rivalità sportive e i francesi, o, meglio, l'Automobile club di Francia, che dominava la situazione, non fecero mistero della loro ostilità, tanto più marcata dopo gli incidenti che erano accaduti nelle corse francesi, e le crescenti difficoltà che, alle manifestazioni, opponevano le autorità della vicina repubblica.

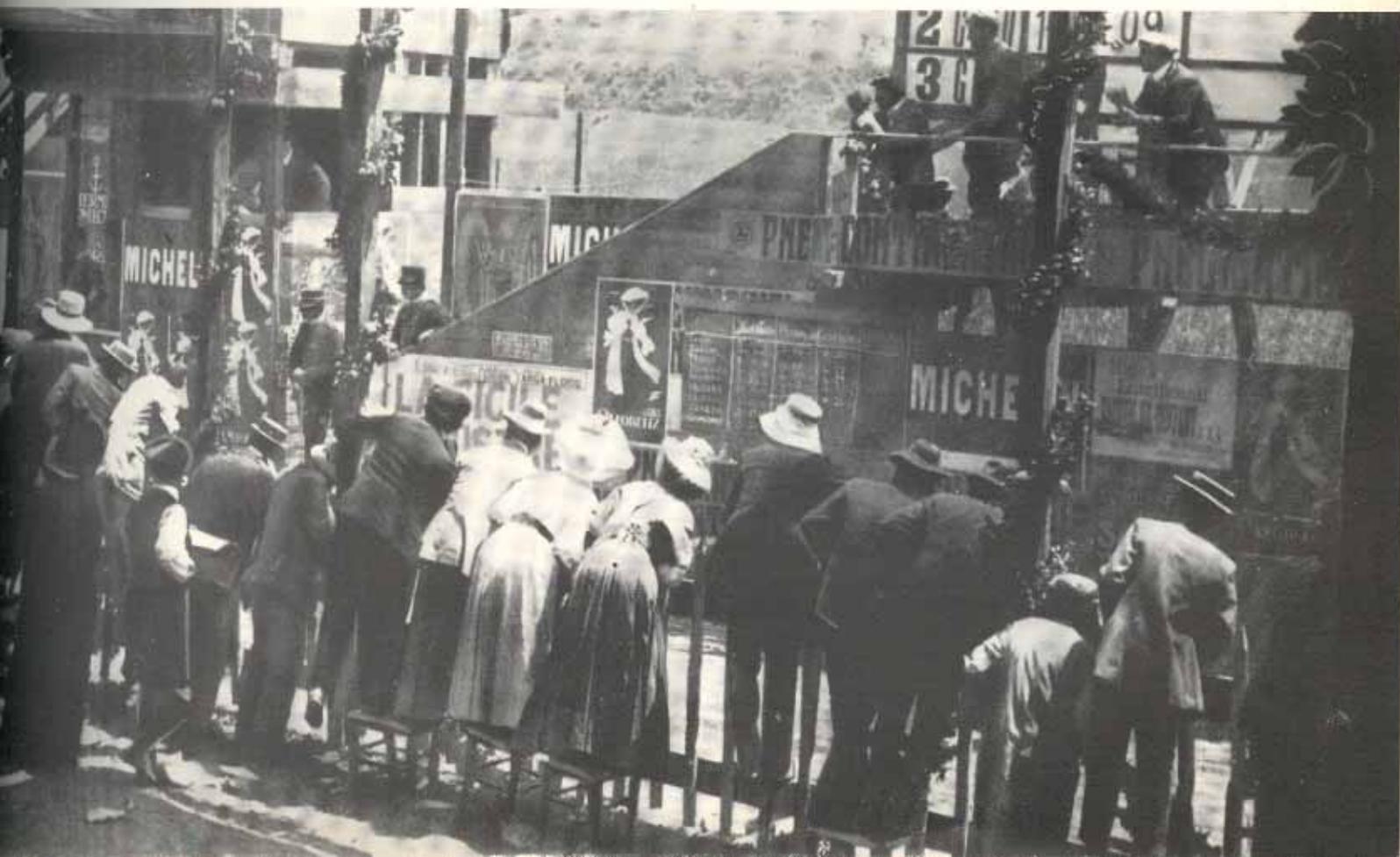
Ormai le grandi corse tra capitale e capitale, dovevano considerarsi finite. Bisognava quindi ricorrere ai circuiti stradali e già si prospettava la costruzione di piste (proprio in quell'anno, nel 1906, sorgeva in Inghilterra Brooklands). Si comprese subito che la formula trovata da Florio era quella giusta, perché, in effetti, si prospettava una « formula permanente » e attuale, non legata a norme e disposizioni di regolamenti e di leggi. Florio, con un ragionamento molto semplice, con la sua Targa proponeva ai costruttori un circuito stradale di carattere misto, nel quale tutte le possibili difficoltà di una strada venivano offerte





Minoia su un'Isotta Fraschini. La nuova marca italiana veniva consacrata in questa terza Targa Florio, vinta da Trucco. I due concorrenti più pericolosi — Nazario e Lancia — furono sfortunati: Nazario fu costretto a ritirarsi per la rottura della ruota e Lancia perse il primo posto per rifornirsi di ruote di scorta.

Malgrado il relativo interesse di questa Targa, alla quale partecipava una sola industria straniera, almeno ventimila persone erano giunte a Bonfornello con treni speciali per assistere alla gara. I numerosi giornalisti convenuti trovarono una novità: il collegamento telegrafico diretto, attraverso otto apparati di trasmissione.





e che, perciò, serviva ottimamente di banco di prova per il nuovo mezzo di trasporto.

In altre parole, la formula di Florio poteva sintetizzarsi così: « questa è la strada, questo è il percorso, costruite le macchine che ad esso si adattino, e dimostrate la bontà della vostra produzione ». Che doveva essere una produzione offerta al pubblico a prezzo non superiore alle 20.000 lire (prezzo del telaio), e con la sola limitazione che ciascuna marca non poteva mettere in corsa più di sei vetture: tre iscritte dalla fabbrica, e tre appartenenti a clienti.

La gara era dotata di 50.000 lire di premi, 25.000 delle quali andavano al primo arrivato.

Nelle prime corse s'era già svelato, del resto, il punto debole dei primi regolamenti di gara, basati sul peso della macchina; e s'era così arrivati a veicoli ingombranti, e a motori di cilindrata molto elevate che costavano cari.



Per le tranquille strade siciliane dei primi anni del secolo, le macchine che correvano per la Targa provocavano spesso scene di panico, ma non ci furono incidenti.

Lo stesso Florio disse, fin dalla prima edizione della Targa: « Istituito questa corsa io intendo colmare la più grave lacuna che oggi esiste nello sport automobilistico: quella cioè di un criterio pratico ed esatto per valutare la vettura da viaggio ».

Per questo, la Targa, fin dal suo nascere, venne riservata alle vetture da turismo; per questo, il fondatore della Targa tenne sempre, nei limiti del possibile, a mantenere integre le sue norme regolamentari, ma soprattutto il suo percorso. E vedremo le eccezioni.

Il percorso di questa prima Targa, per il quale gli esperti del tempo ritenevano che la macchina più adatta dovesse essere una 24 cavalli con chassis corto, iniziava a Cerda a 12,50 metri sul livello del mare, per salire a 274 a Cerda paese, e poi a 912 metri sul mare a Caltavuturo per discendere subito dopo a 826 metri e risalire a 940 metri a Castellana. Da Castellana scendeva a circa 800 metri, e poi si arrampicava ai 1.140 di Petralia So-

prana, scendeva a Geraci a 1.061 metri, a Castelbuono a 391, e riprendeva a salire ai 720 di Collesano, per tornare ai 12 metri sul livello del mare a Cerda.

La strada era stata riattata ed allargata per lunghi tratti, fino a circa 8 metri e stabilizzata con fix per eliminare la polvere ed era giudicata bellissima. Non esisteva alcun passaggio a livello, e si evitavano in tal modo arresti e neutralizzazioni che tendevano a falsare il carattere della competizione.

Le tribune di questa prima edizione della Targa erano state sistemate lungo il rettilineo che costeggia il mare e la ferrovia tra Bonfornello e Campofelice, e distavano due chilometri dalla piccola stazione di Bonfornello, 13 dal paese di Termini Imerese, e poco meno di 50 chilometri da Palermo. Con le tribune lunghe 200 metri, erano stati predisposti su ampi spazi antistanti da una parte e dall'altra della strada, un grande ristorante per il lunch all'aperto, un ufficio del totalizzatore, posti di rinfresco e di soccorso e assistenza. Dal lato opposto delle tribune, c'erano la cabina dei cronometristi, la tribunetta stampa, il quadro dei tempi, l'ufficio del telegrafo, che era collegato con otto posti dislocati lungo il percorso. L'assistenza sanitaria era assicurata da 12 posti di pronto soccorso. Le ferrovie avevano accordato il 75% di sconto sui biglietti di viaggio, ma esisteva un inconveniente non trascurabile: la piccola stazione presso le tribune non aveva installazioni necessarie per la manovra dei treni in arrivo, ed esisteva un solo binario. Si dovettero così organizzare diversi treni, immobilizzandoli dietro le tribune, lun-



go il solo binario esistente, fino alla fine della corsa. Alla gara vennero per ferrovia parecchie migliaia di persone che, come dicono le cronache del tempo, poterono regolarmente rientrare alle loro case entro la notte.

Non deve sorprendere che, tra i servizi più curati di questa organizzazione, ci fosse quello del « totalizzatore ». Vincenzo Florio ha sempre avuto un debole per il gioco. Viveva, d'altra parte, in un ambiente nel quale il gioco rappresentava, in molti casi, il solo passatempo. Il passatempo dei signori. Ma la sua passione non era quella di giocare, quanto quella di organizzare il gioco. Per tutta la vita progettò e sognò l'organizzazione di grandi case da gioco che, secondo lui, costituivano il mezzo più pratico e rapido per finanziare le più diverse imprese, ed in modo particolare la sua Targa.

Una delle sue invenzioni in questo campo fu l'asta dei corridori, che si svolgeva regolarmente alla vigilia di ogni Targa, all'Albergo delle Terme di Termini Imerese, alla quale partecipa-

Il barone Ciuppa, vincitore della Targa 1909. Quest'edizione della Targa fu tenuta in tono ridotto, anche perché il terremoto di Messina del 1908 aveva impedito una lunga preparazione. La corsa fu di un solo giro e la gara fu indetta soprattutto per non spezzare la continuità della Targa Florio. Ci fu una grossa novità tecnica: la prima Lancia, condotta da Airoldi.



vano corridori, appassionati, costruttori, tutti i presenti in quello che era, fin dalla prima Targa, il quartier generale della manifestazione.

L'asta dei corridori aveva un meccanismo molto semplice: ciascun corridore veniva messo all'asta, e ceduto al miglior offerente. Le offerte costituivano il fondo del premio vinto da chi, all'asta, avesse comperato il « nome » del corridore vincitore della corsa. Specialmente nel periodo intorno alla prima guerra mondiale, l'asta raccoglieva somme non indifferenti, anche per la rivalità esistente tra le diverse squadre in corsa e i loro tifosi. L'asta, in definitiva, rispecchiava, alla vigilia della corsa, il pronostico dell'ambiente più qualificato.

I concorrenti e il seguito delle dieci vetture che avrebbero preso il via, il 6 maggio, dal rettilo di Bonfornello, per disputare la prima edizione della grande manifestazione siciliana, avevano già invaso la cittadina, dove era stato predisposto all'Albergo delle Terme, il quartier generale. Un'imponente costruzione, dalle camere, dai corridoi, dai saloni grandiosi e solenni, che per la prima volta ospitavano gente allegra e spensierata, invece che malati venuti a curarsi nelle acque solforose.

Bablot con la sua Berliet, Mottard con la sua La Buire e Rigal con la sua Itala, erano stati fra i primi a raggiungere Termini Imerese, e avevano subito affrontato il terribile nastro stradale della corsa, per prenderne conoscenza. Fu durante queste prime prove che Mottard, in una delle tante curve, uscì di strada, andò a cozzare contro l'erta di una collina, mettendo fuori uso la macchina. Il meccanico riuscì a saltare dal veicolo prima dell'urto, ma Mottard fu travolto e riportò gravi contusioni. Era il primo ferito della Targa Florio.

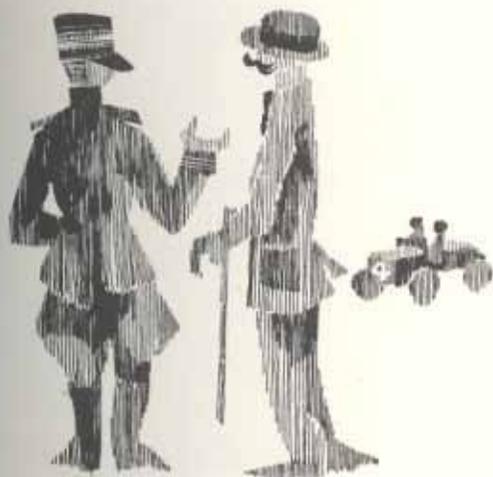
Bablot, Rigal e poi gli altri corridori, a mano a mano che giungevano a Termini Imerese, percorrevano perfino tre volte al giorno il circuito che giudicavano difficilissimo e faticoso. Inutilmente s'erano attese le due Darracq di Héméry e di Henriot, la Mendelssohn e la Mors, bloccate nelle rispettive officine, o a Genova, per gli scioperi contemporanei degli operai francesi e del personale della Navigazione generale italiana.

Delle 18 vetture iscritte, soltanto dieci si presentarono, all'alba del 6 maggio, sulla linea di partenza, secondo l'ordine stabilito per sorteggio: 1. Lancia (Fiat), 2. Le Blon (Hotchkiss), 3. Cagno (Itala), 4. Fournier (Clément-Bayard), 5. Bablot (Berliet), 6. Pope (Itala), 7. Le Tellier (Clément-Bayard), 8. De Caters (Itala), 9. Rigal (Itala), 10. Graziani (Itala).

Lungo il percorso erano stati scaglionati, per ordine del prefetto, 200 carabinieri, un gran numero di agenti di polizia, 3.000 uomini di fanteria di linea e una compagnia di bersaglieri ciclisti, incaricata del servizio di staffetta. Nei paesi attraversati erano state predisposte transenne e sbarramenti per evitare gli attraversamenti e gli ammassamenti di folla, e s'era fatta una particolare propaganda per raccomandare di vigilare sui cani, ai quali, la gente della campagna, ancora oggi, tiene in modo particolare.

Alle 5,30 della mattina, quando già le vetture concorrenti si trovavano sulla linea di partenza, le tribune, sotto un cielo terso e luminoso, presentavano uno spettacolo nuovo e festoso. Era la prima volta che, in quelle campagne assolate e deserte, si ammassava tanta folla. Una folla particolare, nella quale, almeno inizialmente, era difficile distinguere gli uomini dalle

Nel 1909, il traguardo fu spostato dal rettilo di Bonfornello alla stazione di Cerda. Lo spostamento del traguardo fu deciso per evitare che la folla si riversasse sui campi di proprietà del barone Cammarata danneggiando le colture. Inoltre, il rettilo di Bonfornello era un tratto di obbligato passaggio nella povera e mal combinata rete stradale e la sospensione del traffico per tutta la durata della gara procurava numerosi inconvenienti.



donne, vestiti tutti com'erano con ampi e lunghi pastrani di ogni colore, la testa coperta da berretti e da cuffie, sui quali troggiavano grossi occhiali. Erano gli automobilisti, giunti a Palermo con le loro macchine, le prime macchine che percorrevano le antiche strade della Sicilia, e che venivano a stabilire i primi contatti tra i « ricchi » della città e i « poveri » dei piccoli, tristi paesi, arrampicati sull'altipiano delle Madonie.

Alle sei precise, presenti i cinque componenti il Collegio dei commissari sportivi — Etienne Giraud, Orazio Oldofredi, d'Isnello, Camillo Martinoni e Tampier — scattò la Fiat di Vincenzo Lancia, al segnale del cronometrista Gilberto Marley, che diventò l'istruttore e il « papà » dei cronometristi italiani.

A dieci minuti l'una dall'altra, partirono le altre nove vetture, tra gli applausi e l'entusiasmo della folla; e cominciò l'attesa dei primi passaggi che venivano preannunciati da Campofelice, con un colpo di cannone e, con uno squillo di tromba nella zona delle tribune. Alla fine dei passaggi del primo giro, la classifica era la seguente: 1. Cagno (Itala) con il tempo di

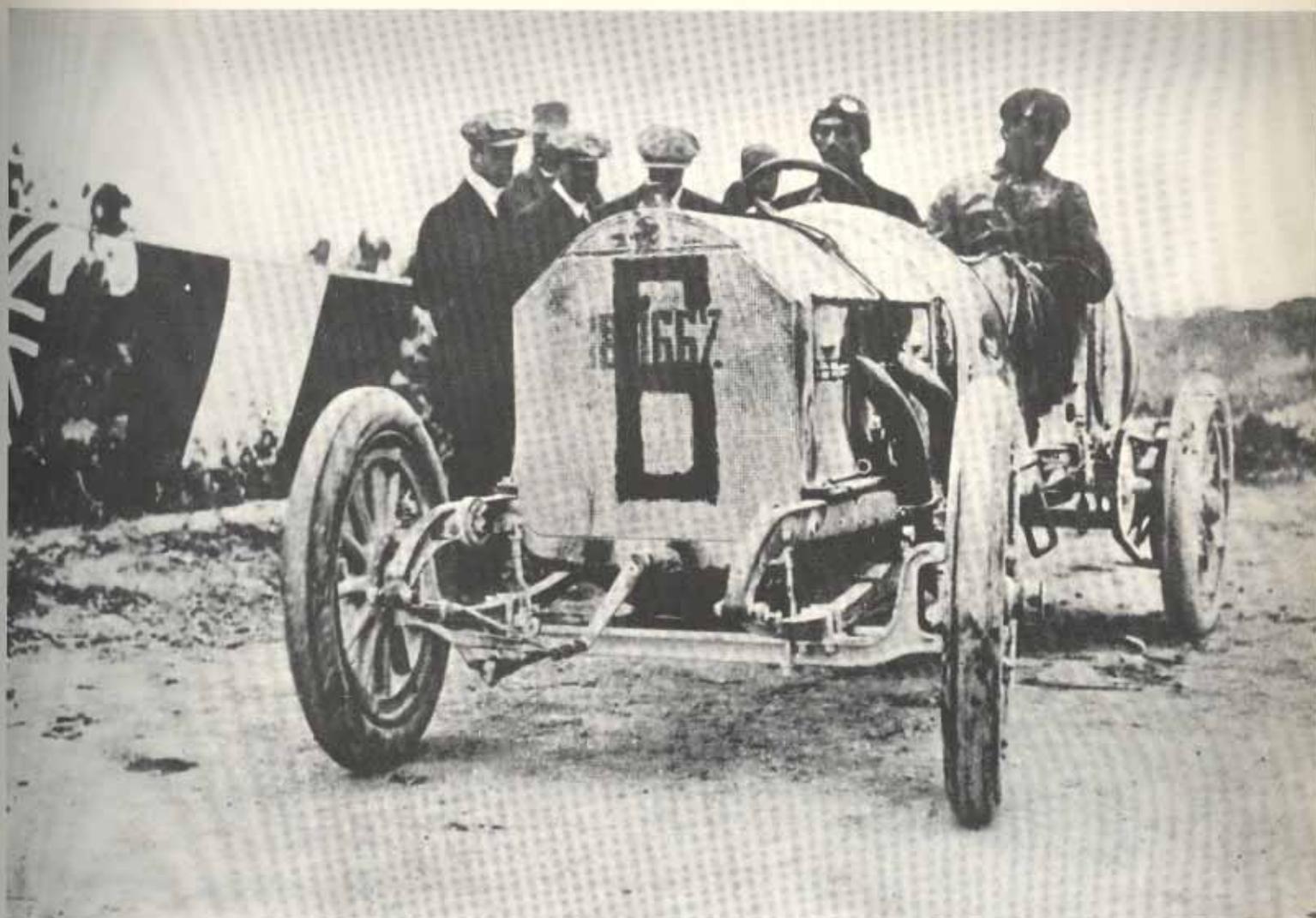
2.50'10" per percorrere 148,823 chilometri, 2. Lancia (Fiat) con 2.56'23", 3. Bablot (Berliet) con 2.56'55", 4. Fournier (Clément-Bayard) con 3.06'25", 5. Graziani (Itala) con 3.25'12", 6. De Caters (Itala) con 3.34'37", 7. Le Blon (Hotchkiss) con 3.45'44".

Al secondo giro era sempre in testa Cagno, che aveva segnato sul giro il tempo di 3.17'03", seguito da Graziani, suo compagno di squadra, che segnava il tempo migliore sul giro, con 3.09'16".

Rigal, che aveva segnato il secondo miglior tempo sul secondo giro, veniva, durante il rifornimento fatto dopo il secondo giro, gravemente attardato, assieme a Bablot, perché i meccanici, invece di versare benzina nel serbatoio, vi avevano versato acqua per una madornale distrazione. Si concludeva così la durissima prova, con la seguente classifica, dopo il terzo giro: 1. Cagno (Itala) che aveva impiegato 9.32'22", per compiere i 440,705 chilometri del percorso, 2. Graziani (Itala) con 10.15'32"1/5, 3. L. Bablot (Berliet) con 10.20'05"1/5, 4. V. Rigal (Itala) con 10.25'08"4/5, 5. De Caters (Itala) con 10 ore 38'26"1/5. Il giro più veloce restava il primo di Cagno (media generale km/h 46,2).

15 maggio 1910. De Prosperis, su una Sigma, riceve gli ultimi consigli e fa le ultime raccomandazioni, prima della partenza. Come ben si può immaginare dalla tenuta del pilota, la giornata era pessima, le strade erano ridotte a un mare di fango. Gli organizzatori della gara avevano definito la giornata « meteorologicamente penosa ». Soltanto cinque degli otto concorrenti, riuscirono a terminare i due giri del percorso delle Madonie.





Cariolato, il vincitore della Targa, sulla sua Franco. Poiché una certa crisi nello sport automobilistico non accennava a finire, si ritenne opportuno abbinare la Targa alla Coppa delle vetturette. Vincenzo Florio aveva invitato i piloti delle vetturette a iscriversi anche alla Targa, invece le tre Peugeot monocilindriche furono iscritte solo alla Coppa. L'esito della gara confermò le previsioni di Florio. Infatti la Peugeot di Boillot segnò un tempo migliore delle macchine iscritte alla Targa.

Dopo lo scadere del tempo massimo erano arrivate: la Clément-Bayard di Maurice Fournier, e la Hotchkiss di Le Blon.

Pope aveva dovuto ritirarsi per la rottura della tubazione del serbatoio; Fournier era uscito di strada, danneggiando l'assale anteriore; Lancia aveva avuto una grave avaria a due cilindri del motore, che si erano fessurati.

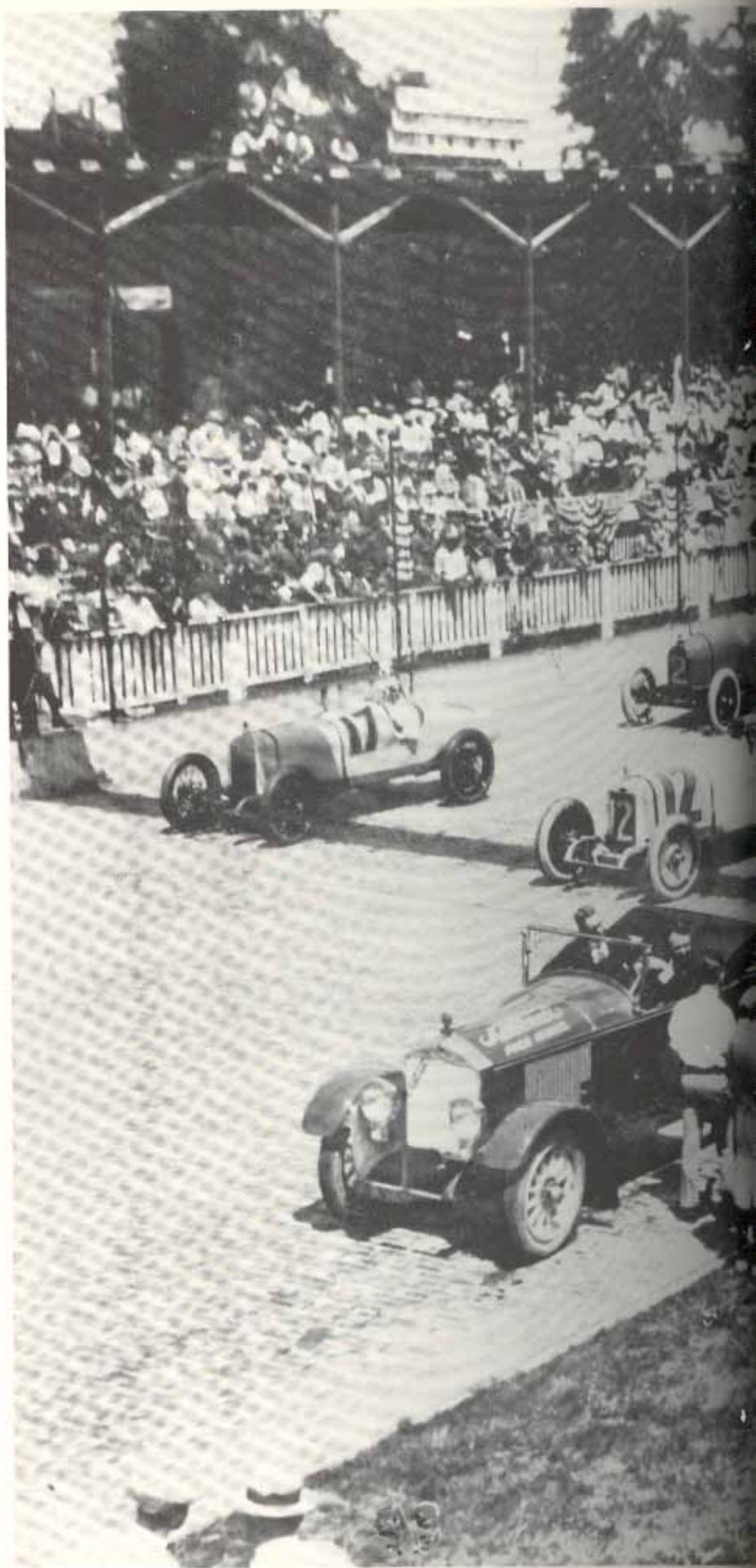
Malgrado i contrattempi, la prima Targa Florio aveva brillantemente superato ogni ostacolo, e, quello che più importava, aveva messo in luce, su un percorso difficilissimo e demolitore, la maturità dei nostri tecnici, l'ardimento dei nostri piloti, la competenza e la perizia degli organizzatori.

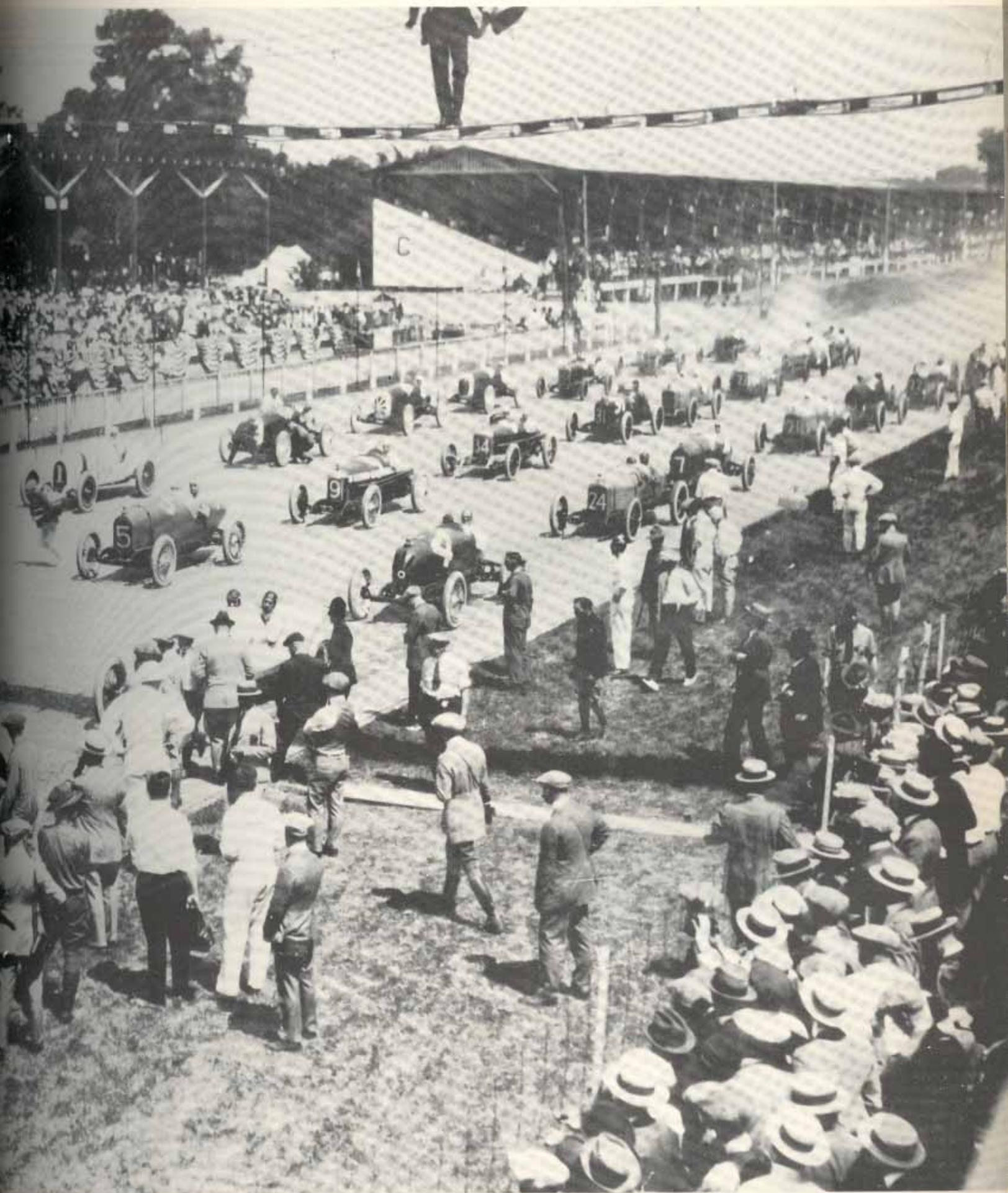
Subito dopo la conclusione della prima Targa, Vincenzo Florio aveva deciso di ripeterla nel 1907, dotando la manifestazione di 100.000 lire di premi, e cioè del doppio della prima edizione e, quasi a consacrarne la perennità, aveva dato vita a una pubblicazione *Rapiditas*, classificata *Rivista universale di automobilismo*, che venne pubblicata ogni anno, fino al 1930.

La regolarità della corsa, l'assoluta mancanza di incidenti gravi, i risultati tecnici raggiunti, avevano oltretutto persuaso Vincenzo Florio e i suoi amici e collaboratori che la via da loro tracciata era quella giusta, come in seguito si doveva constatare. Infatti, questa manifestazione, che è certamente quella che presentava e presenta gli ostacoli stradali più ardui per il trac-



Una veduta di Indianapolis, ripresa personalmente da Vincenzo Florio, nell'epoca in cui si correvano, in Sicilia, le prime Targhe. Florio era presente a moltissime manifestazioni automobilistiche e in queste occasioni prendeva accordi per allargare la partecipazione straniera alla sua Targa. All'edizione del 1911 partecipò la Ford, con il famoso modello T, che destò grande curiosità per il cambio a pedale.







ciato, si rivelava sicura per i piloti e per il pubblico. In 49 edizioni, infatti, non si lamentò che un incidente mortale a un corridore (Giulio Masetti), a un imprudente agente dell'ordine che aveva attraversato il traguardo mentre arrivava una vettura e a un tecnico.

Dopo gli incidenti della Parigi-Madrid, e gli altri più o meno gravi verificatisi durante le gare tra capitale e capitale, chiamate « corse alla morte », la prima Targa Florio dimostrava che le corse, utili manifestazioni di sport e di tecnica, potevano organizzarsi, senza pericoli eccessivi, quando si fosse scelto un percorso razionale e se ne fosse curata in ogni dettaglio l'organizzazione.

A proposito del regolamento della Targa, mi pare che ne colga felicemente lo spirito il barone Petiet, compianto presidente del Bureau international des constructeurs, il quale scriveva a Florio: « Penso che la Targa sarà, per la vettura da turismo a buon mercato e ben costruita, la più bella prova che finora le sia riservata. E' questa una formula nuova che deve, secondo me, dare i migliori risultati. Che cosa domanda il pubblico? Una vettura rapida, robusta e di prezzo accettabile. La

Olsen, un inglese direttore delle Ceramiche Florio, partecipò su una Lancia alla sesta Targa, senza riuscire a toccare il traguardo finale. Nella foto, si può notare la giovanissima età del meccanico che siede accanto a Olsen. Un altro giovane meccanico che partecipò a questa edizione della Targa, sulla Lancia di Leonino da Zara, fu il futuro asso Giuseppe Campari.



Il tedesco Soldatenkoff, su una Mercedes, prima della partenza. In primo piano, a destra, il principe di Lampedusa, della famiglia Tomasi. L'arrivo di Soldatenkoff fu emozionante perché il corridore tedesco giunse palesemente accecato per la polvere, tanto che prese una oftalmia e fu costretto a rimanere a Palermo per farsi curare, prima di ritornare in Germania.

prova che ha creato Vincenzo Florio è la sola che, finora, abbia permesso a un costruttore di dimostrare al pubblico che una vettura venduta a prezzi ragionevoli è buona e può fornire un bello sforzo ».

Più tardi, Ettore Bugatti, il quale con le sue vetture vinse cinque volte di seguito sul circuito delle Madonie, dal 1925 al 1929, scriveva allo stesso Florio: « Un costruttore, il quale segua regolarmente la Targa Florio, può attingervi insegnamenti, che gli sarebbe impossibile di ottenere altrimenti, sia pure attraverso prove e collaudi su pista o in laboratorio. Tutte le ricerche, che la partecipazione alla sua gara rendono necessarie, concorrono direttamente al miglioramento generale della vettura automobile moderna, quella che io chiamo semplicemente automobile. Per correre bene in Sicilia è assolutamente indispensabile possedere tutto ciò che il cliente deve esigere da una vettura. In primo luogo la sicurezza, *tout court*, ossia l'assenza assoluta di incidenti materiali; e poi la sicurezza derivante dalla facilità di guida e dalla tenuta di strada, che deve dare l'impressione di una vettura ancorata sulla strada. La Targa Florio ha contribuito in larghissima parte al raggiungimento di queste qua-

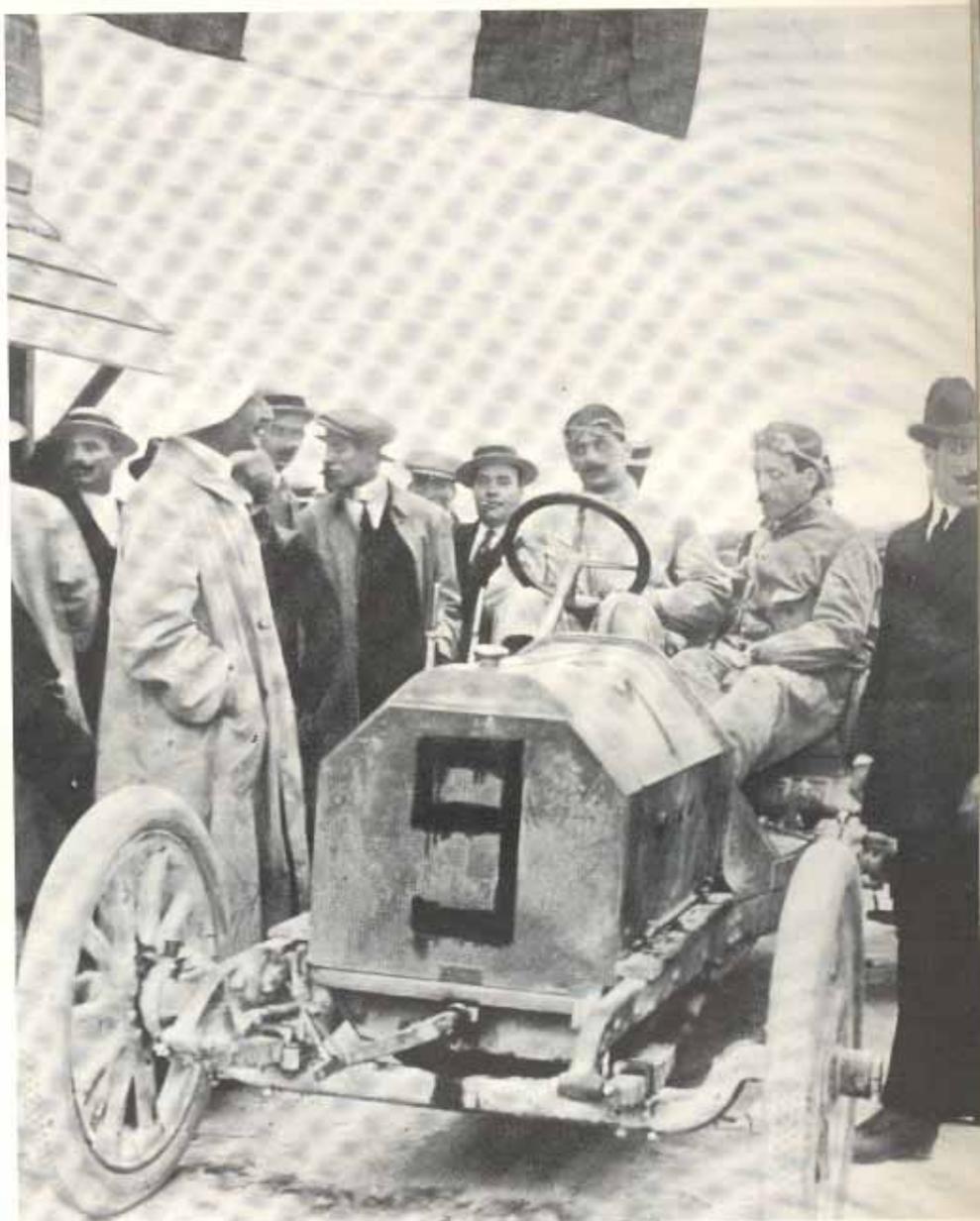


lità. Viene poi la rapidità di accelerazione, condizione assolutamente indispensabile per il turismo e soprattutto per il servizio in città, che attualmente è costituito da una successione di arresti e riprese. E' necessario, infine, un frenaggio sicuro e costante, e la Targa Florio, in particolare, ha permesso costantemente il miglioramento di queste qualità così importanti per la sicurezza del conduttore. E' insomma impossibile enumerare tutti gli insegnamenti che se ne possono tirare.

« Posso in ogni modo assicurarle che spero di potervi partecipare ogni volta che lei la organizzerà e le dirò, anzi, che se essa venisse ad essere soppressa, io mi adoprerei per venire in Sicilia, una volta all'anno, per provare i miei nuovi modelli, allo scopo di confrontare le loro performance con quelle degli anni precedenti. La storia della Targa Florio merita più che una banale pubblicità; essa merita l'ammirazione e la riconoscenza di tutti coloro che si interessano alla costruzione automobilistica ».

Il numero delle iscrizioni raccolte dalla seconda edizione della Targa, quella del 1907, sta a confermare, del resto, quali

Ernesto Ceirano al volante della Scat, subito dopo aver vinto la sesta Targa Florio. Il giro più veloce fu quello di Franchini, che, per la prima volta, partecipò con un'Alfa alla Targa; terminò però la gara al secondo giro, mentre era in testa, con un vantaggio di 6' su Ceirano.



Cortese, su Lancia, classificatosi secondo. Cortese era stato in testa nel primo giro con un distacco di cinque minuti sul pilota che lo seguiva. Nel secondo giro, aveva dovuto cedere il comando a Ceirano.

fossero state le ripercussioni, in tutto il mondo automobilistico, della prima edizione. Ben 55 iscrizioni erano infatti giunte agli organizzatori entro il termine stabilito per la corsa che doveva svolgersi il 21 aprile del 1907: 44 vetture rappresentanti 19 marche si presentarono sulla linea di partenza.

Di questa seconda Targa meritano essere messe in evidenza alcune novità introdotte nel regolamento, successivamente adottate in campo internazionale, a cominciare dalla formula di identificazione delle macchine, o formula di gara.

La gara era infatti aperta: a) alle vetture a 4 cilindri, 4 tempi, con motori aventi un alesaggio compreso tra mm 120 e 140; b) alle vetture con motore di 6 cilindri, 4 tempi, con alesaggio compreso tra mm 85 e 90; c) alle vetture con motore tipo Gobron, con alesaggio compreso tra mm 110 e 200.

Il peso della vettura doveva essere di kg 1.000, per un alesaggio di mm 130 per cilindro; per alesaggi superiori, e sino al massimo di mm 130, le vetture oltre i 1.000 chili dovevano pesare kg 20 per ogni millimetro in più. Egualmente per le sei



cilindri il peso base di kg 1.000 veniva aumentato di kg 40 per millimetro.

In altre parole, il peso della vettura, proporzionale all'alesaggio, determinava il peso minimo che essa doveva avere. Il peso veniva controllato con la vettura completa di olio e grasso nel motore, nel cambio e nel differenziale, con serbatoi e radiatore vuoti.

Naturalmente, queste prescrizioni regolamentari, presupponavano il controllo, prima della corsa, degli alesaggi e, successivamente, dei pesi. Da rilevare, inoltre, l'importante disposizione transitoria del regolamento (art. 16) con cui il Comitato di corsa « assicura il trasporto gratuito delle vetture per mare da Marsiglia, Genova e Napoli a Palermo e ritorno ». Speciali bollettini di imbarco « gratuito » venivano consegnati a ciascun concorrente all'atto dell'iscrizione.

Come si vede, Florio faceva le cose in grande stile, e tanta liberalità spiega, in parte, il successo iniziale della sua organizzazione. Non occorre ricordare a questo punto che i Florio, tra le moltissime altre attività che andavano dalle tonnare al mar-

Le 26 vetture, prima della partenza, davanti al Palazzo Villarosa. Le Case italiane, Fiat, Isotta Fraschini, Scat, Lancia e Spa avevano dichiarato di non partecipare a manifestazioni sportive nel 1912. Allora Florio pensò di trasformare la Targa in un Giro di Sicilia, lungo 1.050 chilometri, da Palermo a Messina, Catania, Siracusa, porto Empedocle, Trapani e di nuovo Palermo. Per le vetture entrò in vigore la formula libera: le macchine dovevano avere una larghezza minima, ma potevano avere qualsiasi caratteristica.

sala, agli alberghi, erano titolari e proprietari della Società di navigazione Florio e Rubattino, una delle più floride del tempo.

La distribuzione dei numeri di corsa delle vetture, dato il numero eccezionale dei partenti, aveva richiesto una disposizione regolamentare, in base alla quale il numero che doveva venire scritto sul cofano e sul radiatore, indicava la marca, e la lettera abbinata sulle vetture al numero, indicava il pilota. Per esempio: le Fiat di questa seconda Targa Florio recavano 20, mentre la vettura di Lancia recava sul cofano 20-A.

Regolamenti e formula di gara

Commissari sportivi di questa seconda Targa Florio erano: il principe Pietro di Arenberg, G. d'Isnello, Adolfo Graf, Eugenio Reiss e G. Coltelletti. Il successo della gara, alla vigilia, sembrava compromesso da una pioggia persistente e abbondante, che aveva anche, in alcuni punti, intaccato la sede stradale del circuito, ma, fortunatamente, due giorni prima della gara, il tempo si mise al bello. Cinquemila operai riattarono alla meglio le strade dell'altipiano, le tribune poterono venire addobbate di ghirlande di fiori e di aranci, e le belle signore tirarono un sospiro di sollievo. Potevano sfoggiare le loro toilette sportive. Ci tenevano soprattutto quelle che facevano parte del così detto Comitato patronesse, costituito apposta dopo la riuscita della prima

All'indubbia validità degli aspetti tecnici e industriali e all'efficacia dei richiami agonistici e mondani rappresentati dalla Targa faceva penoso contrasto l'estrema indigenza della popolazione che si riversava sulle strade delle Madonie al passaggio dei corridori. L'antica miseria della Sicilia e la nuova protagonista della civiltà, la macchina, sono in questa foto di fronte in un angoscioso e drammatico confronto.

