

Belmondo (Maserati 1500), Siracusa (Alfa Romeo 1500), Ninive (Bugatti 1500), Lurani (Maserati 1500), Tora (Fiat 1100), Bertani (Maserati 1100), Adragna (Fiat 1100) e Sciandra (Fiat 1100). La lotta iniziale si svolse tra Rocco che prendeva il comando della corsa e Bianco e Severi. Leggermente più distaccati, duellavano tra loro Lurani, Barbieri e Belmondo. Si ritiravano presto, per avarie, Adragna e Ninive. Al ventitreesimo giro, Rocco, che aveva fino allora guidato la corsa, doveva cambiare ai box una candela e veniva superato da Severi, seguito da Bianco. Al trentaduesimo giro, toccava a Bianco di fermarsi al box per riparare un manicotto; Rocco finiva per ritirarsi e la gara si concludeva con la classifica che segue: 1. Giulio Severi (Maserati 1500) in 2.55'49" sul percorso di km 315,600 alla media oraria di km 107,704, 2. Giovanni Lurani (Maserati 1500) 58 giri in 2.57'28"3/5, 3. Ettore Bianco (Maserati 1500) 55 giri in 2.58'46", 4. Belmondo (Maserati 1500) 51 giri in 2.57'23", 5. Sciandra (Fiat 1100) 49 giri in 2.58'10". Giro più veloce: il settimo di Rocco, in 2'35"3/5 alla media di km/h 121,698. Aveva diretto la corsa Francesco d'Amico, coadiuvato da Messina, Santoro e dal cronometrista Coglitore.

Questa Targa Florio, riservata a vetture da corsa di meno di un litro e mezzo di cilindrata, rappresentava in certo modo l'orientamento impresso dall'Italia alla sua attività sportiva, per opporsi all'evidente prevalenza dell'industria tedesca, nel campo delle corse, dopo l'avvento della formula del peso massimo.

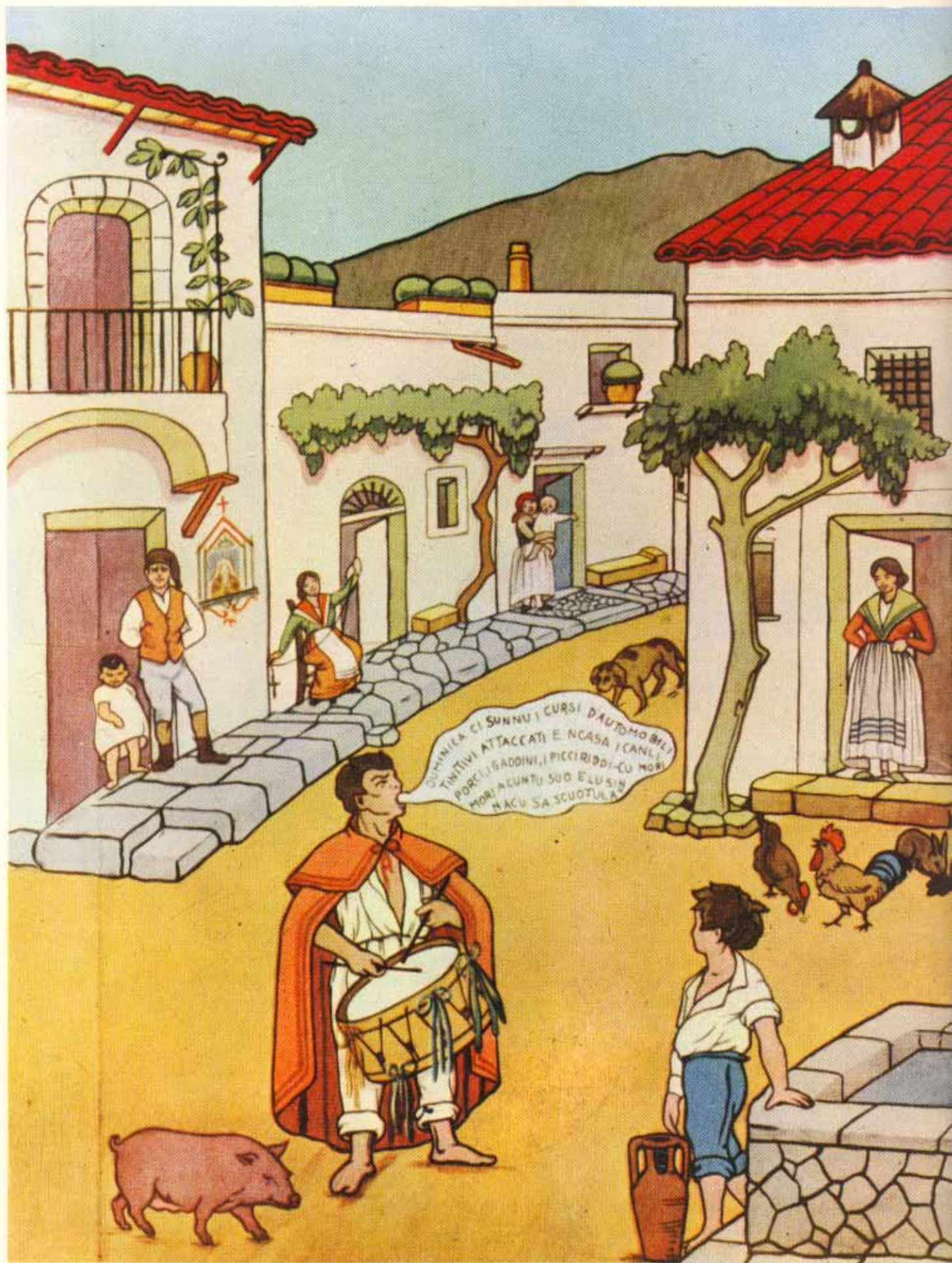
La formula, voluta a suo tempo in modo particolare dai tedeschi, e indubbiamente basata su concetti tecnici invitanti, che fornirono in seguito risultati interessanti, aveva limitato l'attrazione delle corse principali, per la superiorità delle vetture tedesche. In seno all'AIACR, l'Italia aveva perciò sostenuto l'opportunità di cambiare formula di corsa e, su consiglio dei tecnici dell'Alfa Romeo, aveva suggerito la « formula a vantaggi » che ammetteva vetture senza compressore fino a centimetri cubi 4.500 e vetture con compressore fino a centimetri cubi 3.000. Secondo i criteri dei proponenti, questa formula avrebbe dovuto allargare il campo dei concorrenti. Ma la tecnica dei motori senza compressore, almeno in Europa, era ancora troppo arretrata per competere con i motori sovralimentati, ormai impiegati anche sulle vetture della categoria sport. D'altra parte, non era pensabile che l'industria tedesca, avviata per esigenze militari aeronautiche a perfezionare la sovralimentazione nei motori, mutasse indirizzo. Comunque, alla fine del 1937, la formula « mista » o « a vantaggi » fu varata dall'Association internationale des automobile club reconnus (AIACR).

La copertina di un numero unico sulla XXXIII Targa. Il banditore passa di paese in paese ad avvertire la popolazione: « Domenica ci sarà la corsa delle automobili. Tenete chiusi in casa i cani, i maiali, le galline e i bambini. Chi muore, muore per colpa sua e il sindaco se ne lava le mani ». Tutta la scenetta ha il taglio e la efficacia popolare delle leggende cavalleresche dipinte sui carretti siciliani.

Una parentesi senza Florio

Anche in vista delle nuove competizioni e del programma sportivo che l'Alfa Romeo si riprometteva, la casa milanese costituiva intanto l'Alfa Corse, assorbendo la Scuderia Ferrari, che iniziava la sua attività sotto la direzione di Enzo Ferrari.

Seguendo l'esempio della Maserati, anche l'Alfa Romeo progettò e costruì una litro e mezzo sovralimentata, l'« Alfetta », che sarebbe divenuta il cavallo di battaglia della casa milanese nel dopoguerra fino al 1951.



DUMINICA CI SUNNU I CURSI D'AUTOMOBILI,
TINTIVI ATTACCATI E NCASA I CANI,
PORCI, BADDINI, PICCIRIDI-CU MORI,
MORJI ACUNTU S'UO ELUSI N
NACU SA SCUOTULA.



Il 1938 era cominciato con la Mille Miglia, e purtroppo tragicamente, perché durante la corsa una vettura irruppe su un viale dove si assiepava la folla e provocò la morte di una decina di persone. Il giorno dopo, un comunicato ufficiale della *Stefani*, e cioè del Governo, annunciava che il ciclo della Mille Miglia sulle strade ordinarie metropolitane era finito.

Con lo stesso regolamento dell'anno prima, ma sul circuito rinnovato del Reale parco della Favorita, si disputava il 22 maggio la XXIX Targa Florio. Il tracciato era stato portato a 5.720 metri e il numero dei giri della corsa, per regolamento, limitato a 50 giri, per un totale di 286 chilometri. Ma alla vigilia della gara, e sulla base delle prove fatte sul percorso dai concorrenti, i dirigenti della FASI (la Federazione automobilistica sportiva italiana, che aveva sostituito la CSAI, trasferita, come s'è detto, al CONI) decidevano di ridurre il numero dei giri a 30, per un totale di km 171,600, disponendo tassativamente il divieto di sorpasso su oltre un terzo del circuito, a causa della ristrettezza della sede stradale e del pericolo rappresentato dalle ininterrotte file di alberi. Su alcuni tratti la sede stradale non superava la larghezza utile di metri 3,50.

Era indubbiamente una disposizione prudente e giustificata, ma non per una corsa di velocità. Bisognava pensarci in tempo e non approvare il percorso di questa corsa, ma allora tante cose erano permesse, o peggio, necessariamente permesse.

La corsa si fece e vi presero parte: Baruffi, Manuel De Teffé, Righetti, Enrico Platé, Pietsch, Teagno, Lanza, Cucinot-

Il nuovo presidente della Regione siciliana, Franco Restivo; alla sua destra Raimondo Lanza e alla sinistra il giornalista Canestrini e il barone La Motta. La trentatreesima Targa ha segnato uno dei momenti più felici dello sport automobilistico: al nastro di partenza erano infatti presenti 157 macchine delle categorie Sport e Turismo. Il successo della manifestazione fu dovuto in buona parte anche alla collaborazione delle autorità regionali.

ta, Battaglia, Marazza, Gigi Villorosi, Rocco, Lurani, Bianco, Ralph, tutti su Maserati 1500; e poi Gigi Platé (Platé Special). Le vetture Maserati di un litro e mezzo erano del tipo a 4 e a 6 cilindri, costruite nel periodo dal 1936 al 1947.

La corsa veniva iniziata a grande andatura da Lurani, che in seguito doveva cedere il passo a Bianco per deficienza di carburazione del suo motore. Poi si sporcava anche una candela della vettura di Bianco, che doveva rallentare provocando in curva una collisione con la vettura di Lurani. Questi veniva proiettato contro un filare di alberi e messo, come Bianco, fuori combattimento.

A Lurani e Bianco si sostituivano al comando della gara Villorosi e Marazza. Ma al ventiquattresimo giro, un incidente simile a quello che aveva eliminato Lurani e Bianco eliminava anche Villorosi e Marazza; Rocco poteva così facilmente riportare la vittoria, precedendo nettamente Ralph.

Ecco la classifica finale: 1. Giovanni Rocco (Maserati 1500 - 6 cilindri) in ore 1.30'04"3/5, per percorrere chilometri 171,600 alla media di km/h 114,303, 2. Ralph (Maserati) in 1.32'15", 3. Luigi Villorosi (Maserati) in 1.34'09"2/5, 4. Gianni Battaglia (Maserati) in 1.35'56"2/5, 5. Soffietti-Baruffi (Maserati) in 1.36'15", 6. Manuel De Tefé (Maserati) in 1.35'18"1/5, fermato al 20° giro. Giro più veloce: il ventiduesimo di Marazza (Maserati) in 2'52", alla media di km/h 119,721. Ritirati: Bianco, Marazza, Lurani, Cucinotta, G. Platé, E. Platé, Righetti, Lanza, Teagno, Pietsch.

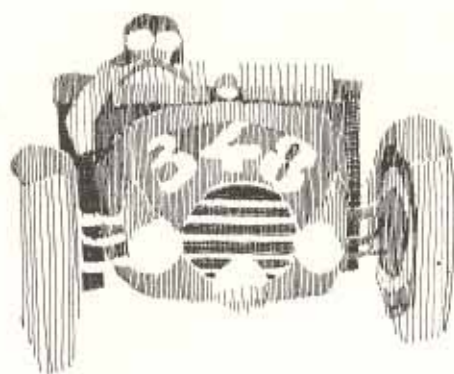
Gli inconvenienti riscontrati nella Targa dell'anno prima, avevano imposto all'Automobile club organizzatore ben chiare e improrogabili decisioni: occorreva cambiare circuito e pertanto tornare alle Madonie, oppure ricostruire e modificare quello del Parco della Favorita. Prevalse la seconda soluzione, che costituiva un punto fermo per i dirigenti dell'Associazione siciliana, di cui era presidente Giovanni Castellucci e animatore Francesco d'Amico, direttore della manifestazione.

Due mesi prima della XXX Targa, venne perciò deciso di rinnovare il circuito e di renderlo atto a ospitare la competizione in programma. Il tracciato del nuovo circuito, partendo dal rettilineo delle tribune del precedente (lungo 400 metri), si raccordava con una curva a S (raggio di m 112 e m 50), lievemente sopraelevata, al lungo rettilineo di Viale Ercole (lunghezza 1.640 metri), per imboccare con due curve di 73 e 55 metri, colleganti un breve rettilineo di 553 metri, il Viale Diana, completamente rifatto (lungo 2.300 metri), portato ad 8 metri di larghezza, e ritornare alla zona tribuna, con altre due curve di 430 e 375 metri di raggio. Per compiere i lavori vennero impiegati 300 operai che realizzarono l'impresa in tempo per la gara.

Come al solito, anche quell'anno la gara siciliana doveva risentire della vicinanza del GP di Tripoli, dove i tedeschi vincevano ancora una volta con la Mercedes di Lang, alla sua seconda vittoria consecutiva, sul circuito della Mellaha.

Il primo gennaio del 1939 entrava in vigore un decreto del 7 novembre dell'anno prima che aboliva la tassa di circolazione per gli autoveicoli.

Il 16 maggio, due giorni prima della Targa, nella sede dello Stadio Mussolini di Torino, il capo del governo inaugurava



il Museo dell'automobile, ordinato da Carlo Biscaretti. Il giorno prima, lo stesso Mussolini aveva inaugurato il nuovo complesso della Fiat Mirafiori, sorto su una superficie di un milione di metri quadrati.

Sempre in quel periodo, Enzo Ferrari lasciava la direzione dell'Alfa Corse, per riprendere la sua attività indipendente, e la Maserati si trasferiva a Modena, passando al gruppo Orsi.

Neppure quell'anno i partecipanti alla Targa furono molti: 14 in tutto, e tutti su vetture Maserati 1500. Molto pubblico, richiamato dalla presenza di alcuni nomi popolari di corridori; giornata calda, ma nuvolosa. Il nuovo circuito prometteva, fra l'altro, oltre che una maggiore libertà di movimento, velocità ben più elevate del precedente. Sulla linea di partenza erano schierati: Taruffi, Cortese, Villoresi, Barbieri, Pietsch, Hug, Romano, Cappelli, Pagliano, Lanza, Teagno, Bianco, Galinari e Platé. La corsa era su 40 giri, per un totale di 228 chilometri.

Il comando della gara veniva immediatamente assunto da Villoresi, mentre uno dei favoriti, Bianco, era costretto a fermarsi al box, alla fine del primo giro, per noie al motore, e ad abbandonare. Dopo i primi cinque giri, i passaggi erano avvenuti nel seguente ordine: Villoresi in 12'25"4/5, Cortese in 12'54"2/5, Taruffi in 12'55"4/5, Pietsch in 13'07", Hug in 13 minuti 09"2/5.

Fin dai primi giri, Villoresi, che aveva marciato alla media di km/h 135,074, aveva dimostrato il sensibile incremento di velocità permesso dal nuovo percorso della Favorita. L'anno prima, la media tenuta sul giro più veloce da Aldo Marazza era stata di km/h 119,721. Cappelli e Hug dovevano rallentare la loro marcia per cattivo funzionamento del motore, mentre Villoresi procedeva con bella sicurezza e regolarità, dominando la schiera dei suoi avversari.

Al decimo giro, i tempi dei piloti di testa erano i seguenti: Villoresi 24'51", Cortese 25'30", Taruffi 25'33".

Dopo venti giri, pari a km 114, Villoresi faceva registrare dai cronometristi il tempo di 49'32"2/5, corrispondente a una media di km/h 138,070, e Cortese si trovava già distaccato di 1'11"2/5, precedendo a sua volta di poco Taruffi e Barbieri.

Al trentunesimo giro, compiendo il giro più veloce della giornata, con il tempo di 2'24"3/5 (media km/h 141,808) Gigi Villoresi consolidava la sua posizione. Intanto Pagliano abbandonava per la rottura dei comandi dello sterzo, e gli uomini di punta eseguivano i loro veloci rifornimenti. Dopo 30 giri, e cioè dopo 171 chilometri, i tempi rilevati erano: Villoresi ore 1.15'02" (media km/h 136,739), Cortese 1.16'12", Taruffi 1.16'29", Barbieri 1.19'02"2/5, Teagno 1.21'20"2/5, Pietsch 1.22'05"1/5, Cappelli 1.22'30"4/5.

Più che da Villoresi, irraggiungibile, la corsa era stata fino a quel momento animata dal serrato duello tra Cortese e Taruffi; senonché al trentaduesimo giro, a otto giri dalla fine, Cortese doveva ritirarsi per la rottura del cambio.

La gara si concludeva in tal modo, con il seguente risultato: 1. Luigi Villoresi (Maserati 1500) in 1.40'15"2/5 per compiere il percorso di km 228 alla media di km/h 136,445, 2. Piero Taruffi (Maserati 1500) in 1.42'05"4/5, 3. Nando

Gigi Villoresi, uno dei favoriti della scuderia Ferrari, in coppia con Lucchi, è costretto al ritiro per un incidente stradale nel tratto Gela-Siracusa. Ancora una volta il percorso della Targa costituiva un rigoroso banco di prova della potenza dei motori e delle caratteristiche della vettura.



Barbieri (Maserati 1500) in $1.45'56''\frac{2}{5}$, 4. Paolo Pietsch (Maserati 1500) in $1.48'30''\frac{3}{5}$, 5. Ovidio Cappelli (Maserati 1500) in $1.50'16''\frac{3}{5}$, 6. Gigi Platé (Maserati) fermato al 38° giro. Giro più veloce: il 25° il Villoresi (Maserati) in $2'24''\frac{3}{5}$, alla media di 141,808 chilometri orari.

Due settimane dopo questa Targa, a consolarci della persistente superiorità delle vetture tedesche nelle grandi competizioni internazionali, veniva la bella e chiara affermazione della Maserati tre litri di Wilbur Shaw alla 500 miglia di Indianapolis, conquistata alla media di km/h 185,071. Ma meno di venti giorni dopo lo sport automobilistico italiano piombava nel lutto per la morte di Emilio Villoresi, avvenuta durante un allenamento al volante di una Alfa-Corse.

Nel settembre venivano istituiti i buoni benzina e il prezzo del carburante veniva portato a lire 5,42 al litro. Dal primo settembre l'Europa era in guerra. L'Italia non vi era ancora coinvolta, ma anche in campo automobilistico già si sentivano le conseguenze. Gli automobilisti italiani parlavano sempre più

di gassogeni, ma cercavano di acquistare alla borsa nera la benzina.

Il 23 ottobre del 1939 moriva Cesare Goria Gatti, uno dei fondatori della Fiat e dei promotori del Museo dell'automobile, con Biscaretti. La Fiat metteva sul mercato il suo nuovo modello 2800 e l'autocarro 666 N. L'Alfa Romeo produceva la sei cilindri di cm³ 2.500 e la Lancia la piccola Ardea. Il 10 dicembre si allentarono le disposizioni sulla circolazione delle vetture e ogni vettura avrebbe potuto disporre di 30 litri di benzina. Gli automobilisti italiani ne trassero buoni auspici e gli sportivi non rinunciarono alla loro attività.

L'AIACR anzi, su richiesta degli italiani, compilò un calendario che non si poté rispettare. Fra l'altro, in questo calendario, compariva il GP d'Italia per il 12 maggio (con formula litro e mezzo), ma in tale data si disputò invece il GP di Tripoli, vinto da Nino Farina su Alfa Romeo, al quale premio parteciparono solo italiani. I corridori e i costruttori degli altri paesi avevano altro da fare. Il 28 aprile si organizzò la Mille Miglia, trasformata in Gran premio di Brescia, dopo il divieto di organizzarla sulle strade metropolitane. Le autorità fasciste avevano dato il permesso di farla correre sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova, di 165 chilometri, da percorrersi nove volte per un totale di 1.485 chilometri. Vennero anche i tedeschi con la BMW e vinsero con la coppia von Hanstein-Baumer.

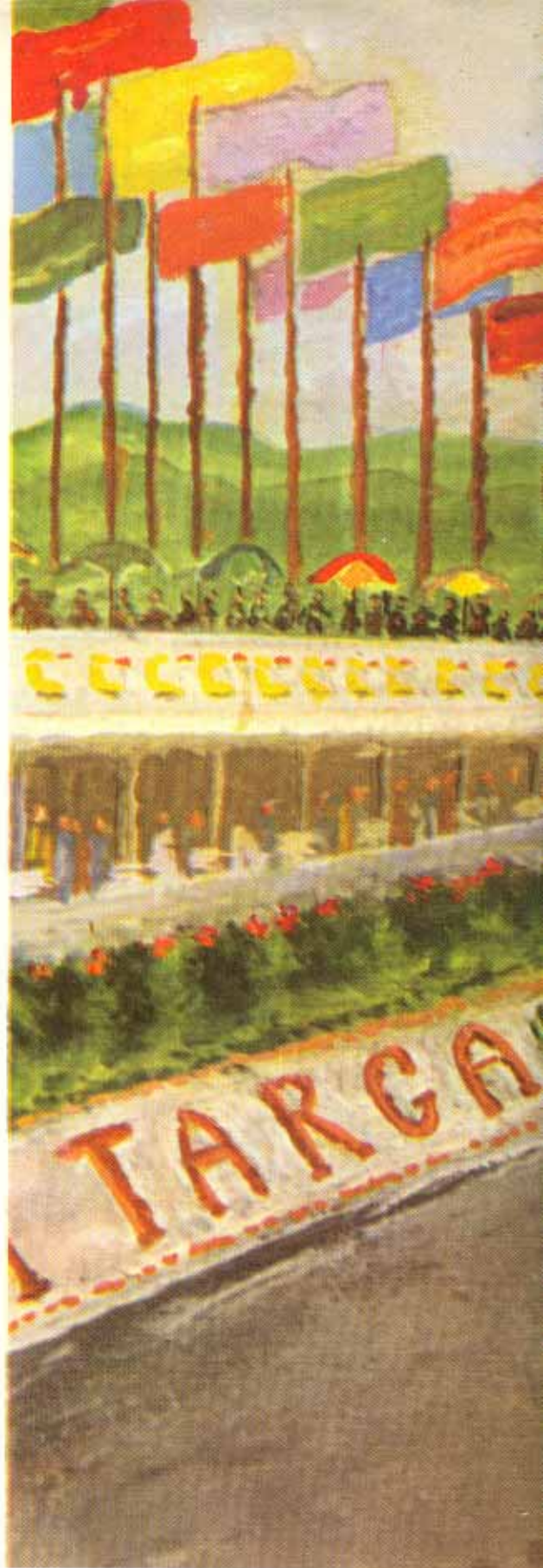
La Targa Florio, in calendario per il 7 aprile, fu invece disputata il 23 maggio del 1940, e cioè 18 giorni prima dell'entrata in guerra dell'Italia. A questa XXXI Targa, alla vigilia della guerra, parteciparono, tutti con vetture Maserati 1500, i seguenti corridori: Villoresi, Rocco, Cortese, Brezzi, Bianco, « Pimpiricchio », Barbieri, Ruggeri, Balestrero, Romano, Corsi, Palmieri, Pagliano, Platé e il ventenne Alberto Ascari, alle sue prime armi in campo automobilistico sportivo.

La corsa fu una specie di ripetizione di quella dell'anno precedente. Anche se favorita da una bella giornata e circondata da un pubblico interessato e folto, non riscosse le generali approvazioni. Ma ebbe ancora una volta il merito di avere iscritto nella storia dell'automobilismo una nuova Targa Florio, salvaguardandone in tal modo la continuità.

Ridottasi a una breve serie di scaramucce iniziali tra Villoresi, che aveva preso subito il comando della corsa, Cortese e Rocco, la corsa dette qualche brivido per il duello Cortese-Rocco, che durò fino alla fine.

Uno dei commenti alla gara, pubblicato da *L'Auto Italiana*, concludeva: « Ci perdonino gli ottimi nostri amici di Palermo, ma per l'avvenire di questa loro manifestazione è necessario cambiare formula di corsa ». Sarebbe stato più corretto consigliare invece il cambio del circuito di gara.

La classifica della XXXI Targa Florio (1940) fu la seguente: 1. Gigi Villoresi (Maserati) che aveva compiuto i 40 giri del circuito pari a km 218 in ore 1.36'08"3/5 alla media di km/h 142,287, 2. Franco Cortese (Maserati) in 1.37'23"3/5, 3. Giovanni Rocco (Maserati) in 1.37'40", 4. Bianco (Maserati) in 1.38'45", 5. Ruggeri (Maserati) in 1.39'30"1/5, 6. Nondo Barbieri (Maserati) in 1.39'54"1/5 fermato al 38° giro, 7. Giacomo Palmieri (Maserati) in 1.39'29" fermato al 37° giro, 8. « Pimpiricchio » (Maserati) in 1.40'28"1/5 fermato al 37° gi-





Negli ultimi anni della sua vita, Vincenzo Florio riprese un suo vecchio hobby: la pittura. Naturalmente il soggetto prediletto era la corsa alla quale aveva dedicato costantemente tutte le sue energie.

ro, 9. Gigi Platé (Maserati) in 1.40'29"2/5 fermato al 36° giro, 10. Renato Balestrero (Maserati) in 1.41'34" fermato al 36° giro, 11. Corsi (Maserati) in 1.41'34" fermato al 36° giro. Giro più veloce: il 28° di Villosesi (Maserati) in 2'19"2/5 alla media di km/h 147,901.

Pochi giorni dopo questa Targa, Maserati rinnovava il trionfale successo dell'anno prima, vincendo ancora la 500 Miglia di Indianapolis, con lo stesso Wilbur Shaw. Poco meno di un mese dopo, quando già l'Italia era entrata in guerra, scomparivano un grandissimo stilista della guida, Nando Minoia, e un grandissimo colaudatore, Attilio Marinoni. E furono pochi gli sportivi italiani che se ne accorsero. La guerra aveva ormai travolto tutti e i morti facevano impressione meno di prima.

Alla fine della guerra, la produzione di autovetture era scesa a 1.818 unità (fine 1944) e quella di autoveicoli industriali a 8.197 (1945). Non si sapeva dove trovare la benzina, o meglio se ne poteva trovare alla borsa nera, e i pochi veicoli in circolazione arrancavano per le strade semiabbandonate, azionati da gassogeni o da bombole di metano. Negli ultimi tempi della guerra erano state requisite tutte le bombole che lo Stato cedeva in affitto.

Gli sportivi s'erano perduti di vista. Nel 1943 il Reale automobile club d'Italia aveva modificato il suo nome in Automobile circolo italiano (ACI), e alla fine delle ostilità Giuseppe Patrino ne era stato nominato commissario straordinario, più tardi sostituito da Filippo Caracciolo, che divenne poi presidente.

Il 21 gennaio 1945 un decreto luogotenenziale emanava le norme per il recupero e l'utilizzo di autoveicoli e materiali vari abbandonati o detenuti illegittimamente. In quell'anno i prezzi delle vetture usate si aggiravano attorno a 250.000 lire per una Fiat 500 berlina, 500.000 lire per la Fiat 1100, 420 mila lire per la Fiat berlina 1500, 325.000 per la Lancia Ardea e 680 per l'Aprilia.

Quando si cominciarono a fare i primi bilanci della catastrofe che aveva travolto la Nazione, si poté constatare che dei centomila autocarri esistenti in Italia all'inizio delle ostilità una buona metà era andata distrutta e che delle 350.000 vetture da turismo non più di 110.000 rimanevano in circolazione o potevano esservi immesse. Si trattava naturalmente di un parco invecchiato e in condizioni meccaniche precarie. Gli impianti industriali automobilistici erano usciti sensibilmente danneggiati dalla guerra e si calcolava che la capacità di produzione si fosse ridotta al 40% di quella che avevamo all'entrata in guerra.

La riduzione della capacità produttiva della nostra industria automobilistica dipendeva, più che dalla menomazione degli impianti e delle attrezzature, dalla mancanza delle materie prime, in particolare gomma, vetro e legname. La situazione del parco vetture sportive era fortunatamente differente. L'Alfa Romeo aveva tempestivamente sfollato le vetture da corsa vicino al lago d'Orta, salvandole tutte. I fratelli Ruggeri, di Milano, avevano acquistato e gelosamente custodito il materiale da corsa della Maserati. L'Alfa Romeo poteva anche disporre del tipo 2500 e riprenderne in poco tempo la produzione.

C'erano dunque le macchine per ricominciare al più pre-



sto l'attività sportiva, anch'essa necessaria, perchè attività sportiva vuol dire lavoro, vuol dire propaganda, e ne avevamo tanto bisogno. Che era successo dei nostri uomini, dei nostri corridori e dei corridori degli altri Paesi?

Durante la guerra avevamo perduto Meo Costantini, dopo una lunga e dolorosa malattia; in azioni di guerra erano caduti Franco Mazzotti, presidente dell'Automobile club di Brescia e uno dei quattro ideatori della Mille Miglia; Andrea Brezzi, abbattuto in Grecia durante un'azione di bombardamento; Lotario Rangoni Macchiavelli, precipitato durante un volo di allenamento.

Dei corridori degli altri Paesi, s'era saputo che erano scomparsi: Bürggaller, durante la presa di Parigi; Müller, disperso; Hasse, per malattia. In combattimento era morto il simpatico inglese Wakefield; e nel corso di un tentativo di fuga, dopo essere stato arrestato, il valorosissimo Robert Benoist. A poco a poco, gli sportivi si andavano ritrovando, raccogliendo, raccontando le peripezie della lunga e terribile guerra. Tazio Nuvolari, con l'intensificarsi dei bombardamenti, aveva sfollato la famiglia da Mantova a Lanzo d'Intelvi; Achille Varzi aveva continuato a far parte dell'Alfa Romeo e di tanto in tanto aveva collaudato qualche vettura, e in particolare la 12 cilindri a motore posteriore, che poi doveva essere abbandonata, e aveva anche svolto una certa attività di autotrasportatore. Carlo Castelbarco era rimasto seriamente ferito in uno scontro con i tedeschi, presso la Piramide di Cestio, a Roma. Franco Comotti aveva svolto una preziosa opera nel servizio informazioni, sbarcando da un sommergibile sulle coste adriatiche; arrestato, aveva atteso nelle carceri di Bergamo una fucilazione che fortunatamente non arrivò mai. Anche Clemente Biondetti era stato con i partigiani a Firenze; Nino Farina era rimasto ferito in un incidente con un carro armato, durante una lezione del corso « carristi », di cui egli era istruttore; Giovanni Cornaggia Medici, pilota aviatore, aveva comandato unità da bombardamento; Piero Taruffi aveva diretto costruzioni in stabilimenti aeronautici; Gigi Villorosi, salvatosi in vista delle coste libiche da un siluramento della nave sulla quale si era imbarcato, era stato poi inviato in Grecia, dove era sfuggito alla cattura dei tedeschi, dandosi alla montagna.

Sebbene piuttosto sbandati e incerti sul futuro, i pochi sportivi dell'automobile si radunavano a Milano alcune settimane dopo la fine della guerra. Tutti furono d'accordo nel ricostruire gli organi sportivi. S'era intanto profilato un primo dualismo in seno al CONI. A Commissario del CONI Alta Italia era stato nominato l'avvocato Frigerio, di Milano, il quale a sua volta aveva incaricato Giovannino Lurani di occuparsi della parte automobilistica. Nello stesso tempo, il CONI di Roma, quello legittimo almeno di fatto, nominava Antonio Brivio reggente della FASI (Federazione automobilistica sportiva italiana che aveva sostituito a suo tempo la Commissione sportiva del RACI).

Tramite Canestrini i due amici sportivi non tardarono a trovare un'intesa e si accordarono per riconoscere ufficialmente la reggenza di Brivio, il quale invitava Trossi, Castelbarco, Visconti, Platé, Clerici e Canestrini a collaborare. In una riu-



Nel dopoguerra Vincenzo Florio ritornò a organizzare la Targa con soddisfazione di tutti gli sportivi che vedevano in lui uno dei grandi pionieri dell'automobilismo.

nione tenuta a Milano alla fine di agosto del 1945, i collaboratori di Brivio gli avevano dato mandato di indire una costituente dello sport dell'automobile — composta di corridori, di tecnici sportivi, di organizzatori delle manifestazioni automobilistiche e di costruttori di vetture da corsa — allo scopo di arrivare a un regolamento della FASI, che tutto era stata in periodo fascista, meno che una federazione a carattere rappresentativo e associativo.

L'altro problema da risolvere consisteva nel restituire all'Automobile club d'Italia i poteri sportivi, e quindi la Commissione sportiva, anche per considerazioni di carattere internazionale, derivando la CSAI tali poteri dall'Associazione internazionale degli Automobile club riconosciuti (AIACR).

Per preparare questa costituente, Brivio aveva scelto i corridori Varzi, Farina, Trossi, Tadini e Villoresi, e aveva pregato Canestrini di collaborare per la parte tecnico-organizzativa. Il 27 e 28 ottobre, oltre duecento sportivi dell'automobile si riunivano a Stresa per definire l'avvenire dell'attività sportiva italiana, e soprattutto i rapporti con l'Automobile club d'Italia e con il CONI.

L'assemblea di Stresa è stata una delle più vivaci, brillanti e simpatiche riunioni di sportivi dell'automobile che si siano mai tenute. Si precisò l'orientamento dello sport automobilistico italiano del dopoguerra. Erano presenti 90 corridori, 12 rappresentanti di case costruttrici, rappresentanti di 14 sedi provinciali dell'Automobile club, e la delegazione ufficiale dell'Automobile club d'Italia, capeggiata dallo stesso commissario dell'ente, Filippo Caracciolo.

Venne sciolta la FASI, che assumeva il nome di ASAI (Associazione sportiva degli automobilisti italiani) e venne nominato il Consiglio direttivo composto da Brivio, presidente; da Piero Dusio, vice presidente; da Varzi, Taruffi, Villoresi, Lurani, Spotorno, Balestrero, membri; e da Canestrini, segretario.

Il 25 novembre dello stesso anno, la nuova Federazione già emanava una circolare, la numero 2, che invitava i soci a riprendere l'attività sportiva, promuovendo, nello stesso tempo, il censimento del materiale da corsa esistente in Italia « per poter impostare la futura attività sportiva nazionale e internazionale ».

Intanto, in una riunione dei commissari delle sedi degli Automobile club regionali, tenutasi a Milano ai primi del 1946, già si delineava quel movimento tendente all'autonomia delle sedi provinciali, che doveva successivamente essere definito nello statuto dell'Automobile club d'Italia, tutt'ora in vigore.

Nello stesso tempo, si svolgeva una serie di riunioni tra il commissario e il direttore dell'Automobile club d'Italia, e i rappresentanti dell'ASAI. La riunione portava a un accordo firmato da Filippo Caracciolo, da Giovanni Ricci, da Antonio Brivio e da Giovanni Canestrini. Con l'accordo furono poste le basi della futura attività sportiva e furono fissate le premesse per riportare gli sportivi dell'automobile nell'ambiente più idoneo.

« I rappresentanti del RACI e i rappresentanti dell'ASAI, avvisata l'opportunità di chiarire la funzione delle rispettive associazioni, nel superiore interesse dell'automobilismo italiano, considerato:

L'inglese Mathieson durante una sosta ai box. Deludendo le aspettative degli intenditori, sarà costretto a ritirarsi per avarie meccaniche alla sua Frazer Nash.

Vincenzo Florio si congratula con il vincitore della Targa 1951, Franco Cortese, su Frazer Nash. Negli ultimi giri Bracco aveva conteso la vittoria a Cortese.





1) che il RACI, con le nuove norme statutarie che lo reggeranno, riprenderà la sua fisionomia associativa e federativa;

2) che il RACI è il solo ente internazionalmente riconosciuto e facente parte dell'AIACR;

3) che l'ASAI, creata per voto unanime al congresso di Stresa, e regolarmente riconosciuta dal CONI, raggruppa le forze sportive italiane;

convengono in linea di massima:

1) l'ASAI contribuirà a creare con l'UIFA e il RACI l'organo esecutivo e deliberativo del Consiglio generale del RACI, con amministrazione autonoma che assumerà per delega dello stesso Consiglio generale del RACI i poteri sportivi in campo nazionale e internazionale, divenendo di fatto la Commissione sportiva automobilistica italiana;

2) le sezioni dell'ASAI costituite nei diversi centri diverranno di fatto i nuclei delle Commissioni sportive del RACI

Ecco la Frazer Nash di Franco Cortese prima della partenza per la Targa del 1952. In questa edizione il vincitore del 1951 sarà costretto a ritirarsi al settimo giro.



Vincenzo Florio e il nipote Vincenzo Paladino, suo successore all'organizzazione della Targa, fanno gli auguri prima del via al francese Levegh su una Talbot 4500.

locale e assumeranno le funzioni esecutive nei rapporti con la Commissione sportiva italiana;

3) l'ASAI contribuirà con la nomina di alcuni suoi membri alla composizione di una commissione cui verrà demando lo studio dello statuto della CSAI e annessi regolamenti sportivi;

4) l'ASAI contribuirà inoltre nelle diverse sedi del RACI alla composizione di comitati locali che, affiancati ai commissari delle sedi del RACI, avranno mansioni consultive fino allo svolgimento delle elezioni dei consigli direttivi delle sedi stesse ».

Con questo accordo cominciava la ripresa sportiva, anche se appariva lenta e faticosa, e non tanto in Italia, quanto negli altri Paesi che potevano disporre di un parco di vetture sportive certamente meno efficiente e consistente di quello italiano.

Il 16 dicembre del 1945, era morto a Torino Giovanni Agnelli, il padre della FIAT.

Dalla Sicilia giungevano notizie frammentarie e incerte. Si era saputo che la zona delle tribune di Cerda e le stesse tribune erano state vendute, probabilmente per ragioni economiche, ed erano state devastate da reparti militari che vi avevano bivaccato durante le ostilità. Era un nuovo grave ostacolo che veniva a frapporsi alla possibile ripresa della Targa Florio sul suo circuito naturale.

Nel frattempo, a Roma e a Milano le cose procedevano sollecitamente. Veniva infatti finalmente nominata la prima Commissione sportiva del dopoguerra, in pieno accordo tra il RACI e i dirigenti dell'ASAI. La prima CSAI postbellica risultò così composta: presidente, Antonio Brivio; vice presidente, Piero Dusio; segretario, Giovanni Canestrini; membri, Renato Balestrero, Federico Caffisch, Abele Clerici, Francesco de Virgilio, Alberto Filippi, Dante Giacosa, Giuseppe Gilera, Giovanni Lurani, Pietro Remor, Giovanni Ricci, Franco Spotorno, Piero Taruffi, Carlo Felice Trossi, Achille Varzi, Luigi Villorresi e un rappresentante dell'autodromo di Monza. Tuttavia il circuito di Monza non era ancora disponibile per le manifestazioni sportive, essendo adibito a deposito militare di autotrasporti e gravemente danneggiato.

Il 2 aprile, la nuova CSAI, senza perdere tempo, compilava il primo calendario delle corse, elencandone ventuno per il 1946; ma c'erano da risolvere i problemi della benzina e dei pneumatici che gli anglo-americani non volevano concedere perché razionati.

Prima che in Italia, l'attività sportiva automobilistica internazionale ricominciò in Francia, in aprile, sul circuito di Nizza, e toccò a Gigi Villorresi, al volante di una Maserati di un litro e mezzo, di conquistare il Gran premio internazionale della città di Nizza. I centomila spettatori, in grande maggioranza francesi, un po' prevenuti verso i nostri corridori (la guerra non era ancora dimenticata), accolsero la vittoria del nostro pilota con applausi clamorosi. Fu la prima vittoria sportiva, dopo la guerra, in terra straniera; e fu la prima volta, dopo la conclusione del conflitto, che il nostro tricolore ritornò a sventolare su un pennone oltre i confini d'Italia.

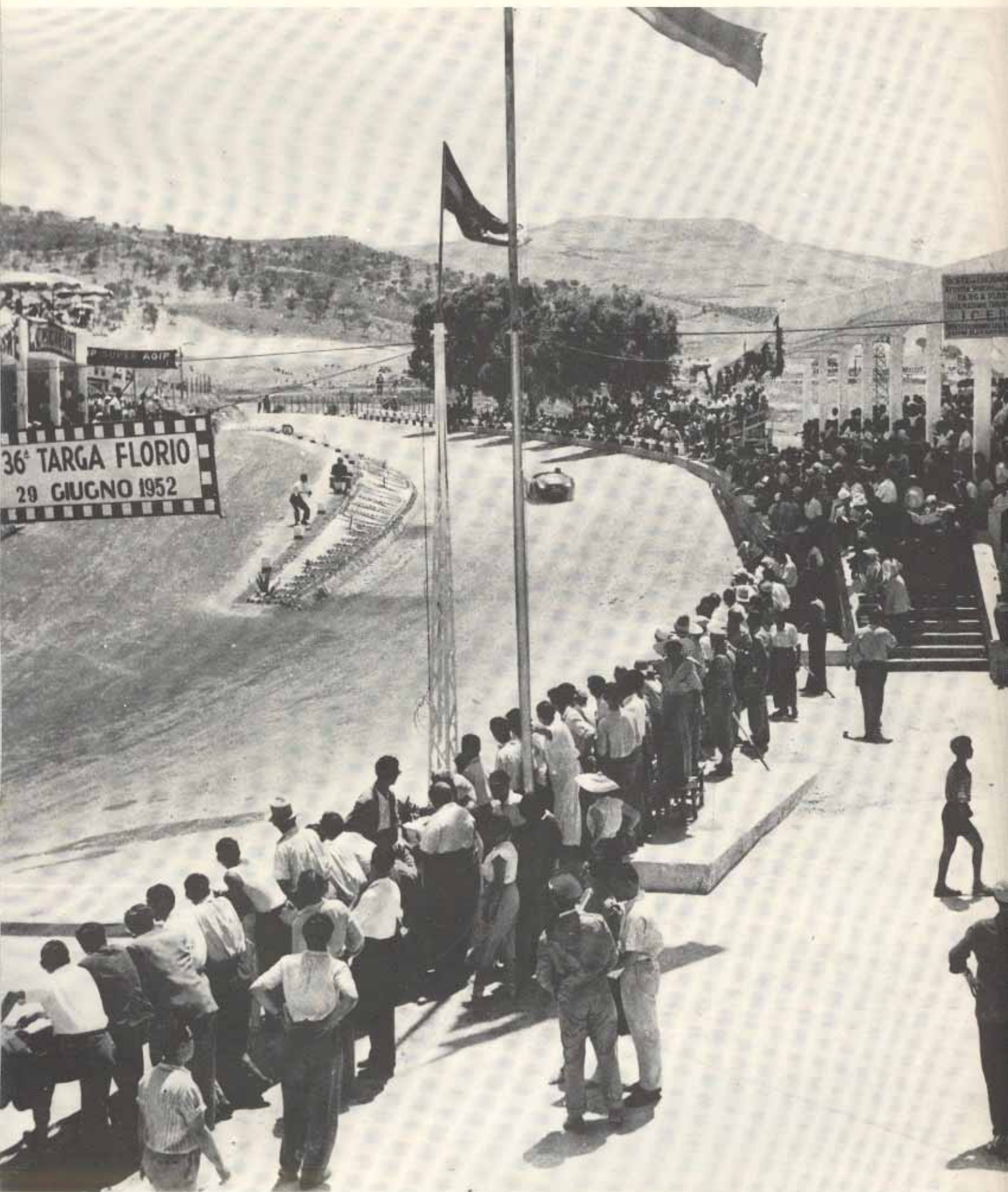
Con la corsa in salita Sanremo-Poggio dei Fiori, disputata il 19 maggio 1946, cominciava la tanto attesa ripresa sportiva italiana. Vi parteciparono quaranta concorrenti e Franco Bertani vinse la corsa.

Il 2 luglio di quell'anno veniva a mancare Edoardo Bianchi, fondatore della popolare marca di biciclette, motocicli e automobili.

L'AIACR, riunitasi per la prima volta a Parigi, dopo la guerra, decideva di trasformarsi in Federazione internazionale dell'automobile. All'assemblea, l'Automobile club d'Italia vi era debitamente rappresentato, malgrado qualche tentativo di escluderne i rappresentanti. Eravamo ancora, per qualcuno, dei nemici. La nostra industria veniva infatti esclusa in quell'anno dal primo Salone post-bellico di Parigi, con lo specioso motivo che l'Italia non faceva ancora parte delle Nazioni Unite.

La stagione si chiudeva a settembre, con il GP di Torino, vinto da Varzi su Alfa Romeo 1500, davanti a Wimille, e con il Circuito di Milano (Parco), vinto da Trossi, pure su Alfa Romeo, davanti a Varzi.

Così per la Targa del 1952 si presentava Floriopoli, il villaggio sportivo e automobilistico ricostruito a Cerda nel dopoguerra per espressa volontà di Vincenzo Florio.



Ai primi del 1947, i prezzi « di assegnazione » delle vetture più economiche erano così stabilizzati: Fiat 500 berlina, lire 375.000; Fiat 1100 berlina, lire 760.000; Fiat 1500, lire 975.000; Lancia Aprilia con autotelaio normale, 810.000; Aprilia berlina normale, 700.000; Ardea berlina normale, 935.000 lire.

Nel mese di giugno, dopo una laboriosa preparazione e una complessa organizzazione, riprendeva la Mille Miglia, sul percorso Brescia-Padova-Pesaro-Roma-Livorno-Firenze-Bologna-Torino-Brescia, tracciato in considerazione delle interruzioni stradali ancora numerose nella penisola. Vincevano la corsa Romano e Biondetti su Alfa Romeo, alla media di km/h 112,228, precedendo Nuvolari e Carena su Cisitalia.

Il 21 agosto moriva a Parigi Ettore Bugatti, il popolare costruttore italiano, grande amico di Vincenzo Florio e convinto sostenitore, come vedemmo, della Targa.

Della Targa Florio non si cominciò a riparlare che quando essa venne inclusa, ai primi del 1948, nel calendario nazionale sportivo di quell'anno. La Targa si sarebbe disputata il 3 aprile. Era sempre in sospenso la scelta del percorso perché il contratto di vendita delle tribune di Cerda vietava ai proprietari di utilizzare gli impianti per manifestazioni sportive senza la autorizzazione dell'Automobile club d'Italia e, in ogni modo, c'era da ricostruire tutto. Ma furono ostacoli che l'entusiasmo e lo spirito di iniziativa degli sportivi palermitani, e in particolare di Raimondo Lanza di Trabia, nipote di Florio, di Stefano La Motta, di Giovanni Federico e Beppe Albanese, fecero superare. Venne creato il Comitato sportivo motoristico siciliano, capeggiato appunto da Raimondo Lanza, e si ritornò al vecchio Giro di Sicilia. A sua volta, Vincenzo Florio, cui non stava a cuore che la ripresa della sua Targa, concesse al nipote, e quindi agli organizzatori, di rimettere in palio la Targa Florio. Successivamente, il Comitato sportivo motoristico siciliano veniva trasformato in Commissione sportiva automobilistica siciliana con il consenso dell'Automobile club d'Italia, anche per permettere una maggiore agilità, e una più larga possibilità di azione, agli esplosivi sportivi palermitani. Poi, iscritta anche nel calendario internazionale, la Targa fu disputata nei giorni 3 e 4 aprile.

Come s'è detto, la prima edizione del dopoguerra non si svolse sui diversi giri del famoso circuito delle Madonie, ma fu abbinata al Giro di Sicilia che, in un periplo accorciato dell'isola, comprendeva in un solo giro il percorso di 1.080 chilometri.

La gara era divisa in due gruppi: Turismo e Sport, gruppi ulteriormente suddivisi per classi di cilindrata. Più veloci le vetture sport, naturalmente, e tra queste le Ferrari tipo 166 due litri di cilindrata, derivate dal primo modello 125. Erano vetture leggere e potenti (il motore erogava 116 cavalli a 6.000 giri al minuto).

Tre di queste macchine erano in gara, guidate da Cortese, da Biondetti (accompagnato dal proprietario della vettura, il principe Igor Troubetzkoi) e da Besana. Pare che per un errore nella preparazione della miscela, fosse stato usato alcool non sufficientemente puro, provocando l'arresto della vettura di Cortese, il ritardo di Besana e una difficile vittoria di Biondet-

In compagnia di Giovanni Canestrini e di Vincenzo Gargotta, il barone Luigi Bordonaro, eccellente pilota siciliano degli anni '50, sosta ai box prima della partenza.



ti, incalzato da vicino da Piero Taruffi sulla sua Cisitalia di soli cm³ 1.100. Tuttavia, la superiorità della Ferrari era evidente anche con le accennate difficoltà.

Le medie realizzate dal vincitore assoluto e da quelli di classe non debbono ingannare sulle prestazioni: il percorso difficile costringeva tutti a perdere tempo prezioso, per lo stato delle strade (aggiustate nei punti più scabrosi, ma comunque non paragonabili a quelle moderne) e per la tortuosità del percorso da ricordare tutto, perchè si percorreva una sola volta.

Villoresi e Ascari sulla nuova Maserati due litri avevano condotto la gara al principio, ma poi Villoresi era stato attardato fino a fermarsi del tutto per una avaria al motore e Ascari era uscito di strada senza conseguenze personali.

Salvo poche eccezioni, i vincitori delle varie classi erano tutti piloti di chiara fama e si vedranno per anni alla ribalta. Questo significava che una gara in Sicilia, sia che si svolgesse sul tracciato delle Madonie che su quello del Giro, non era una gara per improvvisati, o che si potesse vincere con un colpo di fortuna. Il percorso della Targa si snodava quasi completa-



Prima delle partenze, la macchina di Bonetto (n. 30) fu violentemente investita da quella di Bignami. Nell'incidente le due vetture riportarono seri danni cosicché i piloti furono costretti a rinunciare alla gara. Ecco Bonetto (nella foto a destra), diventato spettatore alla Targa 1953.

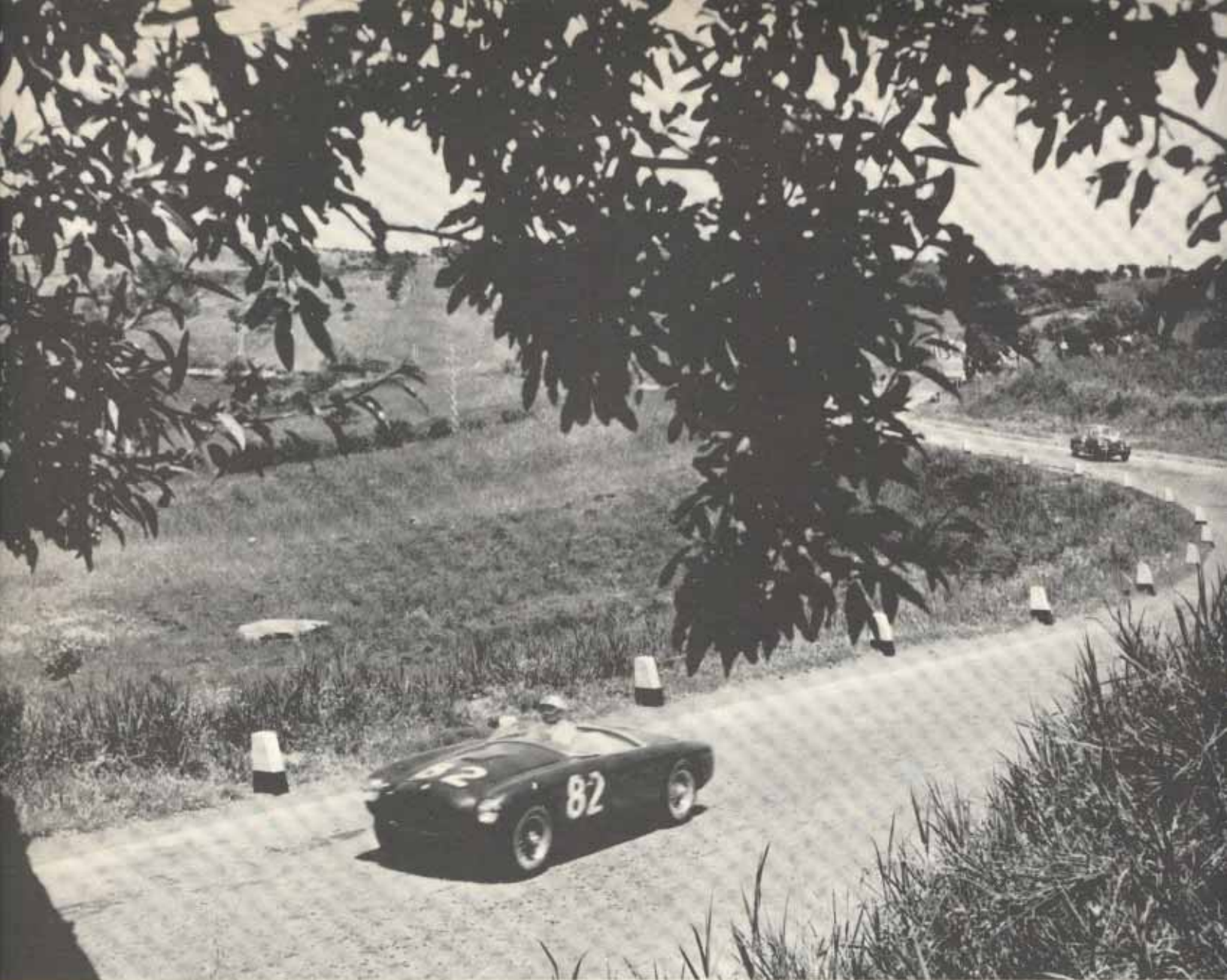
mente sul periplo dell'isola, abbandonando la costa solo per determinare il necessario allungamento. Partendo da Palermo, i concorrenti dovevano raggiungere Trapani, di qui Marsala, poi Castelvetro, Sciacca e Agrigento. Da Agrigento si puntava verso l'interno, raggiungendo Enna e Caltanissetta, poi si tornava alla costa a Gela, quindi si toccavano Ragusa, Noto, Siracusa, Catania, Taormina; poi, da Messina, si seguiva tutta la costa nord, fino a Cefalù e a Termini, per finire nuovamente a Palermo. L'intero percorso presentava difficoltà d'ogni tipo. Qualcuno ha calcolato che vi erano non meno di 13.000 curve.

E' in considerazione di queste difficoltà che si deve osservare il risultato ottenuto dalle 33 vetture che hanno portato a termine la gara, sulle 98 partite, perché le cose sarebbero state indubbiamente più facili, se la corsa si fosse svolta su vari giri di un circuito e se, come più tardi doveva avvenire, i concorrenti più lenti fossero stati fermati dopo l'arrivo del primo. Il tempo splendido aveva favorito la corsa e l'organizzazione era stata buona, considerando anche le difficoltà imposte dalla lunghezza del percorso.

Ed ecco la classifica generale della XXXII Targa Florio (1948): 1. (assoluto) Igor Troubetzkoi-Clemente Biondetti (Ferrari) in 12.12' media 88,866, 2. (primo delle sport 1100) Piero Taruffi-Domenico Rabbia (Cisitalia) in 12.26'14"2/5 media 86,834, 3. Adolfo Macchieraldo-Antonio Savio (Cisitalia), 4. Ovidio Capelli (Fiat), 5. Salvatore Amendola-Guglielmo Pinzere (Maserati) 6. Soave (Besana-Bruni (Ferrari), 7. Stefano La Motta-G. Alterio (Cisitalia), 8. (primo delle turismo 1500) Giovanni Bracco-Umberto Maglioli (Lancia Aprilia) in 13.37'49" media 79,234, 9. Francesco Carena-M. Maritano (Cisitalia), 10. De Pasquali-Tracchi (Cisitalia), 11. Lietti Mario-X (Fiat), 12. (primo delle sport 2000) Giampiero Bianchetti-Cerolli (Alfa Romeo) in 13.57'57"4/5 media 77,330, 13. (primo delle turismo 1500) Giovanni Lurani-Dorino Serafini (Healey) in 14.34'1/5 media 77,088, 14. Pietro Mucera-V. Olivera (Fiat), 15. Mario Bilotti-E. Avventurieri (Alfa Romeo ND), 16. Franco Piccinini-Giannino Marzotto (Lancia Aprilia), 17. Ballo-Raffaelli (Fiat), 18. Ermanno Gurgo Salice-Vaudano (Lancia Aprilia), 19. (primo delle turismo 1100) Minneci-Diesse (Fiat 1100) in 14 ore 57'28" media 72,202, 20. Luigi Segre-B. Martignoni (Fiat 1100), 21. Adino Chiericato-P. Volpini (Cisitalia), 22. Giuseppe Tosto-P. Coco (Alfa Romeo), 23. Giacomo Mucera-X (Fiat), 24. Rossi di Schio-D. Capuzzo (Lancia Aprilia), 25. Sutera-Gelfi (Fiat), 26. Giuseppe Mucera-X (Fiat), 27. (primo delle sport 750) Berardo Taraschi-M. Ciarelli (Urania) in 15.46'37" media 68,408, 28. Nino D'Agata-G. Guizzardi (Fiat), 29. Francesco Garofano-F. Barbagallo (Fiat), 30. Baietti-Cesare Folli (Fiat), 31. (primo delle turismo 750) De Maria-X (Fiat) in 17.51'18"4/5 media 60,487, 32. Salvatore La Motta-B. Seminara (Fiat), 33. Cernigliaro-Ballatore (Fiat).

Due mesi prima dello svolgimento di questa Targa, in un incidente automobilistico sull'autostrada Milano-Laghi, perdeva la vita uno degli attori più caratteristici della corsa siciliana: Renato Balestrero; e pochi mesi dopo, nel luglio del 1948, durante un giro di prova sul circuito del Bremgarten a Berna, rimaneva ucciso Achille Varzi, due volte vincitore della corsa siciliana nel 1930 e nel 1934 e capitano di quella superba squa-





dra Alfa Romeo che aveva dominato su tutti i campi di gara nell'immediato dopoguerra con lo stesso Varzi, con Trossi e con Wimille. Una squadra che nel giro di sei mesi si era dissolta, poiché alla morte di Varzi erano succedute quella di Jean Pierre Wimille, nel corso della Temporada argentina, e di Carlo Felice Trossi.

E mentre questi uomini del nostro sport cadevano, l'autodromo di Monza rinasceva, per volontà di uno dei giovani presidenti del rinnovato Automobile club d'Italia, Luigi Bertetti, dell'ACI di Milano, che doveva poi diventare presidente generale dell'ente, alla scomparsa di Filippo Caracciolo.

Anche per l'edizione del 1949, la Targa Florio fu abbinata al Giro di Sicilia, giunto alla sua nona edizione. Il percorso era il medesimo dell'anno precedente, di km 1.080, così suddivisi: Palermo-Trapani km 120, Trapani-Agrigento km 192, Agrigento-Caltanissetta km 68, Caltanissetta-Enna km 38; Enna-Ragusa km 142, Ragusa-Siracusa km 86, Siracusa-Catania km 71, Catania-Messina km 101, Messina-Palermo km 261.

Eguali anche le classi e, in linea di massima, i regolamenti. Diverso solo il tempo che rese eccezionalmente difficile il percorso, con rovesci di pioggia quasi ininterrotti, e modificò,

in certi casi, situazioni che si potevano dare per scontate, creando ostacoli imprevisti.

Il vincitore assoluto fu lo stesso Biondetti, questa volta in coppia con Benedetti, sulla Ferrari 2000 dodici cilindri. Ma il record stabilito l'anno prima non era stato battuto a causa delle condizioni meteorologiche. In realtà, Biondetti vinse la classe oltre 1100 delle sport perché la classifica generale assoluta era stata sospesa, ma il suo tempo è comunque il migliore assoluto.

Nella categoria turismo internazionale, i piloti delle piccole vetture fino a cm^3 750 erano stati i veri eroi della giornata. Partiti nel cuore della notte, avevano corso per oltre 17 ore, qualcuno per quasi 20 ore! Ma ancora peggio doveva andare a quelli dell'analoga classe cm^3 750 della categoria sport. Per costoro, data la maggiore velocità delle vetture, era previsto un tempo massimo di 21 ore 36' (e non 24 ore, come per le altre 750), ma il cattivo tempo e le difficoltà avevano ridotto a due soli i concorrenti che arrivarono a Palermo. Il primo fu il binomio Puma-Zagato su Fiat Testaduro, che venne attardato dal distacco del serbatoio della benzina. Elio Zagato aveva recuperato il pezzo e lo aveva sistemato al suo posto sul sedile, installandovisi sopra e percorrendo parecchie centinaia di chilometri sotto la pioggia.

C'erano state diverse squalifiche nella classe fino a 1.100

A sinistra: la Ferrari di Biondetti percorre un riposante tratto delle Madonie. Sotto: la Lancia di Taruffi subito dopo il vittorioso arrivo alla Targa del 1954. La gara si era risolta in un duello previsto e serrato fra le Lancia e le Maserati.



della categoria turismo e varie rotture in quella oltre 1.100. In questa particolare classe il favorito era Lurani in coppia con l'inglese Aldington al volante di una Bristol, ma la vettura inglese, che era partita bene e si era avvicinata ai primi, cioè a Giannino Marzotto in coppia con Crosara su Lancia Aprilia, doveva lamentare un guasto a un cuscinetto del ponte posteriore e continuare la gara in modo guardingo, finendo al secondo posto.

La stella sportiva dei Marzotto stava sorgendo e, alla vittoria di classe di questa Targa Florio, Giannino Marzotto e i suoi fratelli dovevano aggiungere ben presto altre, al volante delle più potenti Ferrari.

L'altra vettura inglese, una Healey guidata da Serafini, finiva fuori strada, e la stessa sorte toccava a Taraschi che guidava la sua piccola Urania. Allo stesso modo, concludeva la sua corsa Guido Scagliarini, al volante di una Cisitalia, preparata da lui stesso e da Abarth, e antesignana della successiva produzione Abarth, che continua ancora con i due iniziatori.

Nella classe 1.100 sport, il vincitore De Maria, su Fiat 1100 S, era stato forse avvantaggiato perché correva con una vettura chiusa, anche se, sulla carta, questo particolare modello poteva sembrare inferiore alla Cisitalia e alle OSCA 1100.

Nella classe sport oltre 1.100, la vittoria era andata all'uomo giusto, sulla macchina giusta; le varie Alfa Romeo 2500 e le Maserati non potevano contrapporsi alla superiorità complessiva della Ferrari per il motore, il telaio e i freni. I meriti tattici di Biondetti non erano da sottovalutare; invece di strafare, si era limitato a tenere il passo giusto ed era stato infatti l'unico, tra i sei partecipanti sulle Ferrari, a giungere al traguardo, dimostrando che la potenza della vettura non era tutto.

Da ricordare ancora, tra le molte peripezie che i concorrenti avevano dovuto affrontare, certi passaggi a livello che interrompevano il percorso. Per alcuni piloti, queste impreviste fermate avevano comportato la perdita di minuti preziosi e di posti in classifica.

La classifica generale della XXXIII Targa Florio (1949) fu la seguente: *Turismo Internazionale* - Classe fino a cm³ 750: 1. Sbordone-Giuliani (Fiat 500 B) in 17.14'12" media 62,7, 2. Gangitano-Gangitano (Fiat 500 B) in 17.20'30", 3. Barbaro-Cucinotta (Fiat 500 B) in 17.53'22"1/5, 4. Pintacuda-Fuschi (Fiat 500 B) in 18.10'13"3/5, 5. La Paglia-Signorelli (Fiat 500 B) in 18.22'07", 6. Giglio-Neri (Fiat 500 B) in 18.59'06"3/5, 7. Jemma-Tramontana (Fiat 500 B) in 19.29'22", 8. Amati-Tamma (Fiat 500 B) in 19.40'17"2/5, 9. Beltracchini-Murno (Fiat 500 B) in 19.45'59", 10. Russo-Graffeo (Fiat 500 B) in 19.46'03"1/5. Classe fino a cm³ 1.100: 1. De Sanctis-Prosperi (Fiat 1100 B) in 15.45'55" media 68,6, 2. Leanza-Di Garofalo (Fiat 1100 B) in 15.46'25"1/5, 3. Mangelli-Tannoia (Fiat 1100 B) in 15.47'16"1/5, 4. Minneci-Fici (Fiat 1100 B) in 16.06'05", 5. Di Pasquale-Capuzzello (Fiat 1100 B) in 16.09'16", 6. Cagli-Banti (Fiat 1100 B) in 16.17'43", 7. Folli-Villano (Fiat 1100 B) in 16.27'59"2/5, 8. Attanasio-Boito (Fiat 1100 B) in 16.33'46"2/5, 9. Coda-Tavolino (Lancia Ardea) in 16.36'43", 10. Alquati-Balestrini (Fiat 1100 B) in 16.41'46", 11. Fantauzzo-Lucchese (Fiat 1100 B) in 16.57'54", 12. Pezzino-Di Giunta

Un caratteristico angolo di Cerda, la cittadina che, alternandosi con Bonfornello, ospitò per molti anni il traguardo della Targa.





La 300 SLR di Moss-Collins, ferma al box, è presa « d'assalto » dai meccanici che hanno raggiunto una rara perfezione tecnica nel compimento di queste operazioni.



(Fiat 1100 B) in 17.18'53", 13. Di Salvo-Falangia (Fiat 1100) in 19.20'43". Classe oltre cm³ 1.100: 1. Marzotto-Crosara (Lancia Aprilia) in 14.21'42" media 75,3, 2. Lurani-Aldington (Bristol) in 14.55'41", 3. Reynaldi-Cravotto (Lancia Aprilia) in 15.02'51"2/5, 4. Ferraris-Pavignano (Lancia Aprilia) in 15 ore 04'34", 5. Giacobbe-Fondi (Lancia Aprilia) in 15.21'05", 6. Grassi-Licciardello (Lancia Aprilia) in 16.26'32"4/5, 7. Fiertler-Mascioldi (Alfa Romeo) in 16.32'55". *Sport Internazionale* - Classe fino a cm³ 750: 1. Puma-Zagato (Fiat Testadoro) in 18.19'11" media 59, 2. Schermi-Schermi (Fiat Siata) in 19.39'15"2/5. Classe fino a cm³ 1100: 1. De Maria-De Maria (Fiat 1100 S) in 14.30'18"1/5 media 74,5, 2. Bernabei-Macchieraldo (Cisitalia) in 14.30'57"3/5, 3. Bertone-Cornigliaro (Fiat Stanguellini) in 14.32'04"3/5, 4. Zurlo-Zurlo (Fiat 1100 S) in 14.40'52"1/5, 5. Capelli-Gerli (Fiat 1100 S) in 14.44'25", 6. Graziano-Zanardi (Fiat 1100 S) in 14.56'11"4/5, 7. Cornacchia-Bassi (OSCA) in 15.07'48"3/5, 8. Lanza-Stagni (Fiat 1100 S) in 15.10'41"2/5, 9. Tassara-Rosa (Cisitalia) in 15.16'45"3/5, 10. Mucera-Rizzo (Fiat 1100) in 16.34'09", 11. Sutera-Gelfo (Fiat 1100) in 16.34'09", 12. Baseggio-D'Angelo (Fiat 1100 S) in 16 ore 55'35"3/5. Classe oltre cm³ 1.100: 1. Biondetti-Benedetti (Ferrari 2000) in 13.15'09"2/5 media 81,4, 2. Roll-Richiero (Alfa Romeo 2500) in 13.17'58"1/5, 3. Rocco-Prete (AMP) in 13.33'10", 4. Musmeci-Catania (Maserati) in 13.52'17"1/5, 5. Mucera-Nifosi (Fiat 1500) in 15.23'09", 6. Coletti-Serena (Lancia Aprilia) in 15.28'10", 7. Russo-Scuderi (Lancia Aprilia) in 15.31'.

Alla fine del 1949, alla data consueta, il GP d'Italia, che nel 1948 s'era disputato a Torino (circuitto del Valentino), ritornava alla sua sede di Monza e vedeva vincitore Alberto Ascari, sullo stesso terreno sul quale 25 anni prima aveva dominato il padre, Antonio. A Torino, in quello stesso anno, Piero Dusio cominciava a costruire la Cisitalia Gran Premio, di un litro e mezzo, progettata da Ferdinando Porsche.

Dopo la lunga parentesi, che aveva visto succedersi alla guida dell'Automobile club di Palermo i presidenti e i commissari straordinari Lo Casto, Castellucci, Perilli e Mistretta, Vincenzo Florio ritornava alla presidenza dell'AC palermitano nel 1950. Con lena giovanile, si mise all'opera per riportare la sua Targa sulle Madonie. Aveva sperato di poterlo fare per la trentaquattresima edizione, ma dovette superare numerosi e non lievi ostacoli, di carattere legale, amministrativo ed economico. Aveva battuto a tutte le porte, aveva interessato la Regione siciliana, trovandovi molta comprensione, ma aveva soprattutto trovato un suo affezionato e sincero amico, Giacomo Tagliavia, che per la Targa aveva certamente lo stesso attaccamento di Florio, e che a lui si unì per costituire la Società incremento attività sportive turistiche siciliane (SIASTS). Questa società acquistò il complesso degli impianti della Floriopoli di Cerda e cominciò a ricostruirli. Ma Florio dovette aspettare l'anno dopo per tornare con la Targa alle Madonie.

Il 2 aprile del 1950 la gara fu ancora disputata sulle interminabili e severe strade del Giro di Sicilia. Eguali all'anno precedente il tracciato e le modalità della prova, che però era divisa in tre categorie, e precisamente: la Sport internazionale, con classi fino a cm³ 750, da 750 a 1.100, da 1.100 a 2.000



e oltre 2.000, ma fino a cm^3 4.500. E' particolarmente importante notare il limite di cilindrata consentito dal regolamento, dato che, in realtà era stata ammessa un'Allard munita di motore elaborato Cadillac di cm^3 5.300, che non poté arrivare alla fine della gara. La categoria Gran turismo internazionale comprendeva due sole classi, fino a cm^3 1.500 e oltre 1.500; la divisione era dovuta allo scarso numero di concorrenti. Numerosissimi, per ovvi motivi, erano invece i corridori della categoria Turismo nazionale, divisa in tre classi: fino a cm^3 750, da 750 a 1.100, e oltre cm^3 1.100. In questa classe gareggiavano numerosissime vetture di produzione nazionale, guidate da piloti locali.

L'interesse era concentrato sulle grosse vetture sport, in particolare sul duello tra le Ferrari e le Alfa Romeo. Lo squadrone Ferrari era composto da numerose vetture di cm^3 2.000, e da due vetture con motore nuovo di cm^3 2.340, sempre a 12 cilindri. Le Alfa Romeo erano tutte di cm^3 2.500 a sei cilindri, ma alcune erano iscritte nella categoria sport e altre nella GT.

E' il tramonto del 16 ottobre 1955 e sta per concludersi la trentanovesima Targa. Il villaggio sportivo di Floriopoli è gremito di gente con il fiato sospeso.

Le cose si risolvettero a favore dell'Alfa Romeo, dopo che le Ferrari avevano dominato lungamente con Ascari, a oltre 100 di media, tanto che sembrava si dovesse battere il precedente record di Biondetti. Poi Ascari era stato costretto al ritiro, per noie alla lubrificazione, mentre l'altra vettura nuova di Villoresi si attardava e finiva in tredicesima posizione.

Tra i protagonisti che non figuravano all'arrivo, erano anche Biondetti, che in quell'occasione guidava una grossa Jaguar 3500, poco adatta a questo percorso, Marzotto e Cortese, popolari piloti della Ferrari.

Sulle Alfa Romeo, oltre ai vincitori, i fratelli Bornigia, c'era Roll, sulla seconda berlinetta sperimentale, derivata dal tipo normale di serie, che venne attardato da un guasto banale: la rottura di un tubo della benzina. La Ferrari si aggiudicava il posto d'onore con Bernabei e conquistava anche la vittoria nella classe 2.000 sport.

Deludente invece e prevista, date le caratteristiche del percorso, era stata la prova della grossa Alfa 4500 di Bonetto, una vettura con motore di quattro litri e mezzo sul telaio della 2900.

Come nel 1949, il tempo si era dimostrato inclemente e le medie, per conseguenza, non molto elevate. Tuttavia è stata un'avaria e non il tempo a fermare Ascari, che procedeva a una media molto elevata. Dei circa 70 ritiri, più della metà si dovettero imputare a uscite di strada. Sei si verificarono a soli quaranta chilometri dalla partenza, sulla stessa curva. Tra le sei macchine ci fu quella di Villoresi, che però poteva riparare i danni e terminare la corsa.

Nelle altre classi e categorie si affermarono vetture ben preparate nelle classi sport, come la Fiat Giannini del vincitore nella classe cm³ 750, seguita dalla famosa Giaur, di Taraschi, guidata dal suo costruttore. Nella classe 1.100, considerata a lungo e giustamente una delle categorie classiche, c'erano nomi famosi, come le numerose derivazioni Fiat 1100, che andavano dalle Ermini alle Cisitalia modificate, alle Abarth. Il socio di Abarth, Scagliarini, guidava lungamente la corsa su una delle sue vetture, per poi cedere il comando a Scotti, sulla Fiat Ermini. I bei nomi di un'epoca d'oro che stava per tramontare, Nuvolari e Fagioli, erano pure essi alla guida delle 1100, ma non avevano potuto finire la corsa. Per Nuvolari questa Targa fu una delle ultime opportunità per entusiasmare il pubblico.

Le berlinette Cisitalia partecipavano alla gara nella classe fino a 1.500 del Turismo internazionale e alla guida di una di esse c'era anche l'organizzatore del Giro, il principe Raimondo Lanza di Trabia, nipote di Florio, che però non poté finire la corsa per noie meccaniche. Invece, conducendo con metodo un'Aprilia fuori serie, Biondo coglieva una significativa vittoria. Nella classe oltre 1.500, l'argentino Schwelm si affermava al volante di una Alfa Romeo 2500, tra il giubilo dei compaesani e del folto gruppo che seguiva Fangio nelle sue avventure europee.

Nelle tre classi della categoria Turismo, c'era stata lotta a oltranza tra le vetture nazionali. Quaranta Fiat 500 avevano





Il «feldmaresciallo» Neubauer controlla, cronometri alla mano, la corsa dei piloti della Mercedes. Neubauer era direttore dei servizi sportivi della casa tedesca.



preso il via nella classe fino a cm³ 750 e un numero di poco inferiore nella classe 1.100, mentre nella classe oltre 1.100 prevalevano le Lancia Aprilia.

La classifica generale della XXXIV Targa Florio (1950) fu la seguente: 1. (assoluto e primo delle sport oltre cm³ 2.000) Bornigia-Bornigia (Alfa Romeo 2500) in 12.26'33" media 86,794, 2. (primo delle sport 2000) Bernabei-Pacini (Ferrari 2000) in 12.38'05" media 85,486, 3. La Motta-Alterio (Ferrari 2000), 4. (primo delle sport 1100) Scotti-Tontini (Fiat Ermini) in ore 12.57'31" media 83,342, 5. Musmeci-Sciuto (Maserati 2000), 6. Scaglierini-Mafiodi (Cisitalia Abarth), 7. Roll-Richiero (Alfa Romeo 2500), 8. (primo delle GT oltre 1500) Schelm-Colonna (Alfa Romeo 2500 GT) in 13.10'12" media 82,005, 9. Faraco-Montalbano (Cisitalia 1100), 10. Musso-Gaboardi (Ferrari (2000), 11. Parmieri-Malani (Maserati 2000), 12. Giorgetti-Attili (Fiat Stanguellini 1100), 13. Villoresi-Casari (Ferrari 2340), 14. Cabianca-Pontirelli (Fiat 1100 S), 15. De Sarzana-D'Alba (Fiat 1100 S), 16. Wisdom-Hume (Healey 2400), 17. Rossi-Peroni (Alfa Romeo 2500 GT), 18. Mandina-Li Volsi (Fiat 1100 S), 19. Puma-Del Pesch (OSCA), 20. Cortese-Facetti (Frazer Nash 2000), 21. Zurlo-Zurlo (Fiat 1100 S), 22. (primo delle T. Naz. oltre 1100) Dansi-Martignoni (Lancia Aprilia) in 13.47'53" media 78,270, 23. Pezzino-Di Giunta (Lancia Aprilia), 24. (primo delle sport 750) Apruzzi-Moro (Fiat Giannini 750) in 14.05'23" media 76,652, 25. Alessi-Gravina (Lancia Aprilia), 26. Mariotti-Casadio (Fiat 1100 S), 27. Vasaturo-Vasaturo (Alfa Romeo 2500 GT), 28. Taraschia-Franciaci (Giaur 750), 29. Taormina-Toja (Lancia Aprilia), 30. (primo delle GT 1500) Biondo-Valenti (Lancia Aprilia) in 14.26'28" media 74,786, 31. Fondi-Arrigo (Lancia Aprilia), 32. Mijorini-Crepalmi (Cisitalia), 33. (primo delle T. Naz. 1100) Lietti-Castelli (Fiat 1100), in 14.40'42" media 73,578, 34. Giorgi-Sgorgati (Fiat 1100 S), 35. Mancini-Mancini (Fiat 1100), 36. Fantauzzo-Lucchese (Lancia Aprilia), 38. Leonardi-Prosperi (Fiat Giannini 750), 39. Mainardi-Chigo (Fiat 1100), 40. Sannino-Palazzolo (Lancia Aprilia), 41. Delfino-Perrone (Fiat Stanguellini 1100), 42. De Filippa-Placido (Urania 750), 43. Muller-Von Hanstein (Volkswagen 1100), 44. Anelli-Dell'Erba (Fiat Stanguellini 1100), 45. Cageggi-Cageggi (Fiat 1100), 46. Schermi-Schermi (Fiat 1100), 47. Pinzero-Di Pasquale (Lancia Aprilia), 48. Zannini-Pasqualini (Fiat Giannini 750), 49. Barraco-Pipano (Fiat 1100 S), 50. Morici-Cocello (Fiat 1100), 51. Checcacci-Pugi (Fiat Ermini 1100), 52. Sillitti-Bordonaro (Lancia Aprilia), 53. Paosetti-Marazzi (Fiat Siata 750), 54. (primo delle T. Naz. 750) Zafferi-Crivelli (Fiat 500) in 15.34'43" media 69,322, 55. Romanazzi-Romanazzi (Lancia Aprilia), 56. La Luce-Buffa (Fiat 1100), 57. Sbordone-Puccini (Fiat 500), 58. Cavallo-Lubiano (Fiat 500), 59. Gradanti-Gradanti (Fiat 500), 60. Giorgiani-Meli (Lancia Ardea), 61. Garofano-Castelli (Fiat 500), 62. Tornatore-Scarantino (Fiat 500), 63. Baglio-Signorelli (Fiat 500), 64. Segafredo-Segafredo (Fiat 1100), 65. Di Stefano-Ercoli (Alfa Romeo 2500), 66. Cafiero-Leonetti (Fiat 500), 68. Pagani-Della Giustina (Cisitalia 1100), 69. Pioppo-Pioppo (Fiat 1100), 70. Bevilacqua-Nasetti (Fiat 1100), 71. Minnecci-Montana (Fiat 500), 72. Scarlatti-Sebasti (Fiat 500), 73. Rinzivillo-Corallo (Fiat 500), 74. Damonti-Gallinari (Lancia Aprilia), 75. Giuliani-Congiuro (Fiat 500), 76. Sabbia-Cavallaro

Nella fotografia ricordo dei vincitori della Targa del 1955, accanto a Vincenzo Florio e ai protagonisti della corsa siciliana, appare un'altra figura: la miss Targa.

(Fiat 500), 77. Criscione-Migliore (Fiat 500), 78. Gilberti-Rometto (Fiat 500), 79. Cuzzardi-Vaccaro (Fiat 500), 80. Siciliani-Russo (Fiat 500), 81. Gaggiano-Ferrandino (Giaur 750), 82. Morso-Majoni (Fiat 500), 83. Mammina-Miceli (Fiat 500), 84. Barbagallo-Scaglione (Fiat 500), 85. Vigneri-Terzo (Fiat 1100), 86. Accardo-Germano (Fiat 500), 87. Russo-Messina (Fiat 500), 88. D'Angeli-Gasperini (Fiat Siata 750), 89. Sartarelli-Guarrasi (Fiat), 90. Cafiero-Cafiero (Fiat 500), 91. Tannoja-Tannoja (Fiat 500), 92. Pellegrino-Barbaro (Fiat 500).

Bolidi sulle Madonie

Finalmente, nel 1951, la Targa Florio era ritornata nel suo scenario classico, il Piccolo circuito delle Madonie. Questo tracciato venne utilizzato negli anni dal 1932 al 1936. E' lungo 72 chilometri e conta circa 900 curve. Doveva essere percorso otto volte. Poiché la stagione era ancora calda, si trattava di una prova severissima per uomini e macchine. Il regolamento prevedeva la partecipazione delle vetture della categoria sport internazionale, classi dalla A alla H comprese, raggruppate in classe unica. Queste vetture potevano utilizzare come carburante benzina a 80 ottani. Non vi era più l'obbligo dei due conduttori sulla stessa vettura, anzi, dei due piloti iscritti, solo uno alla volta poteva trovarsi a bordo, e non era stabilito un percorso massimo che ciascun pilota potesse compiere al volante della propria vettura.


Davanti a un pubblico numeroso e attento, i corridori si lanciarono con foga nella mischia, tanto che su 25 partiti solo otto sarebbero arrivati alla fine, e soltanto sei a giri completi. Tuttavia, il vecchio record di Nuvolari su questo circuito non venne battuto, ma venne solo superato da Bracco il record per il giro più veloce, alla media di km/h 82,4. La media della corsa fu di soli km/h 76,6 contro i 79,35 di Nuvolari su Alfa Romeo nel 1932.

Dopo alterne vicende, la vittoria andava a Franco Cortese su Frazer Nash, primo successo di una vettura inglese in tutta la storia della corsa e nuova vittoria di una macchina straniera dal 1929, anno in cui aveva vinto Divo su Bugatti.

Delle numerosissime Ferrari (tre di cm³ 2.000, cinque di 2.560 e una di 4.100), solo una doveva arrivare al traguardo. Partita con Cornacchia, la Frazer Nash veniva raggiunta da Bracco, che, sostituito Cornacchia sulla Ferrari, rimontava gli avversari in modo sorprendente, piazzandosi secondo, ma tagliando addirittura il traguardo prima di Cortese, tra il delirio della folla. Il distacco alla partenza, però, era tale che il pilota della Frazer Nash risultava il vincitore.

Bracco aveva dominato nel primo giro, seguito da Mancini e Stagnoli, tutti su Ferrari, poi da Tramontana (Ferrari), Rossi, Rocco e dall'inglese Mathieson con la seconda Frazer-Nash. Franco Cortese temporeggiava, ben sapendo quanto duro e traditore fosse il circuito. Al secondo giro passava in testa Stagnoli, perchè Bracco aveva dovuto cambiare una ruota della grossa Ferrari e aveva avuto un ammortizzatore danneggiato. Cortese passava al comando al terzo giro per non più mollare il primo posto, marciando regolarmente a poco più di 77 di media, velocità che manteneva fino alla fine.

La copertina di un altro numero unico sulla Targa che ritrae il parroco mentre fa una serie di raccomandazioni agli abitanti di un paese: « Il giorno 16 si corre la Targa Florio e io consiglio i giovani, le ragazze e i bambini di starsene alla larga perché se una macchina vi prende di petto e vi rompe la testa non ho il tempo di venirci a confessare. Non uscite dalle case. La corsa vedetevela dai balconi e se vi trovate sulla strada salite sulla montagna. Tenete chiusi i cani, i maiali, i polli, i pulcini e le pecore se non volete che finiscano ammazzati. E che Dio vi accompagni ».



U' TORNU SIDICI SICURRI A TARGA
FLORIU E IO CUNSIGGIU FIMMINEDDI,
MASCULIDDI E PICCIRIDDI DI STARISI
ALLA LARGA PIRCHI' SI NA MACHINA
VI PIGGHIA 'I PIETTU E VI RUMPI LA
CUCUZZA UN HAIU TEMPI D'ARRIVARI
PI PUTIRIVI CUNFISSARI, NUN NISCITI
DI LI CASI, VIDI TIVILLA DU BALLUNI
E SI SITE NNO STRATUNI VA VIRITI DA
MUNTAGNA TINITIVI 'NTANATI I CANI,
I PORCI, I PUDDASTREDDI, I PUDDICINI,
E I PICURIE DDU' SUN VULITI CA FINI
SCINU AMMAZZATI,
CU SIGNURI V'ACCOMPAGNA!

Invece, Mathieson si ritirava perché la guarnizione della testata del suo motore si era bruciata. A metà corsa, i concorrenti si erano ridotti della metà. A fine corsa, sarebbero stati un terzo soltanto.

Una Ferrari, quella di Mancini, si incendiava al quarto giro, presso Cerda. Gli ultimi due giri erano caratterizzati dallo spericolato e tempestivo attacco di Bracco. Il tempo, bellissimo, aveva però influito, con il caldo e con la polvere, a fiaccare le energie dei corridori e del pubblico. Alla corsa avevano presenziato molte autorità, dal presidente della Regione, Restivo, ad Arnaldo Trevisani, in rappresentanza del presidente dell'ACI, Caracciolo.

La classifica generale della XXXV Targa Florio (1951) era la seguente: 1. Franco Cortese (Frazer Nash 2000) in ore 7 31.04"4/5 media 76,613, 2. Giovanni Bracco-Cornacchia (Fer-



rari 2560) in 7.34'10"1/5, 3. Inico Bernabei-Pacini (Maserati 2000) in 8.12'23"3/5, 4. Emilio Romano (Abarth 1100) in 8.15'33"3/5, 5. Gennaro Alterio (Cisitalia 1100) in 8.32'30", 6. Francesco Crescimano (Fiat 1100) in 8.36'43"4/5, 7. Saltarelli (Fiat 750) 7 giri, 8. La Mattina (Fiat 1100) 7 giri. Partiti 25. Giro più veloce, il sesto di Bracco in 52'24"4/5 media 82,432. Massima velocità registrata a Bonfornello: Bracco, su Ferrari 4100, km/h 195,152.

Finale da cardiopalma per l'edizione del 1952 della Targa Florio: un Bonetto esausto, che dovette spingere la sua vettura, rimasta senza benzina, fin sulla linea del traguardo, tra l'emozione della folla. E davanti a un Vincenzo Florio che non poteva abbassare la fatidica bandiera a scacchi, nell'attimo nel quale la vettura avrebbe tagliato il traguardo. Ma andiamo con ordine.

Le iscrizioni per la nuova edizione erano giunte numerose, con 55 vetture previste alla partenza (ma solo 27 si sarebbero presentate). Il regolamento era, in linea di massima, quello dell'anno prima. Cioè, potevano prendere parte alla gara le vetture tipo sport internazionale, fino alla classe H, ma con una variante per ciò che riguardava i corridori. Mentre nel 1951 era ammesso un solo pilota a bordo, e ogni pilota poteva guidare più di una vettura, nel 1952 pilota e riserva potevano entrambi viaggiare sulla loro vettura, e quindi scambiarsi la guida in ogni momento, ma non potevano passare ad altra macchina, neppure in caso di avaria della propria.

Numerose, anche questa volta, le Ferrari, ma non più in numero così preponderante come l'anno precedente. C'era Bracco, ancora con la 4100; poi, due 2715 guidate da Vittorio Marzotto e Tom Cole, e altre di minor cilindrata. Conferivano

10 giugno 1956, quarantesima Targa. La bianca Porsche di Maglioli, al termine della durissima corsa di 720 chilometri, taglia vittoriosa il traguardo di Cerda.

Piccoli particolari si aggiungono alla cerimonia di chiusura della gara nel 1956: miss Targa, che già era entrata in scena l'anno prima, cinge di alloro il vincitore.



varietà al gruppo dei partecipanti la Maserati 2000 di Pedini, l'Alfa Romeo di Bornigia che tornava a cercare la strada del successo, la Talbot 4500 di Levegh, molte Fiat 750 derivate, l'OSCA con motore maggiorato di Cabianca. Il clou della corsa dovevano però rivelarsi le tre Lancia Aurelia 2000 GT di Bonetto, Valenzano e Anselmi che, dopo una gara regolarissima, si piazzavano ai primi tre posti, in quell'ordine.

Finale emozionante

La gara era stata lungamente dominata da Cabianca con la piccola OSCA, seguito da Cortese con la Frazer-Nash, ma entrambe queste vetture avevano ceduto verso la fine. La Targa Florio serve proprio a mettere in luce le vetture più resistenti.

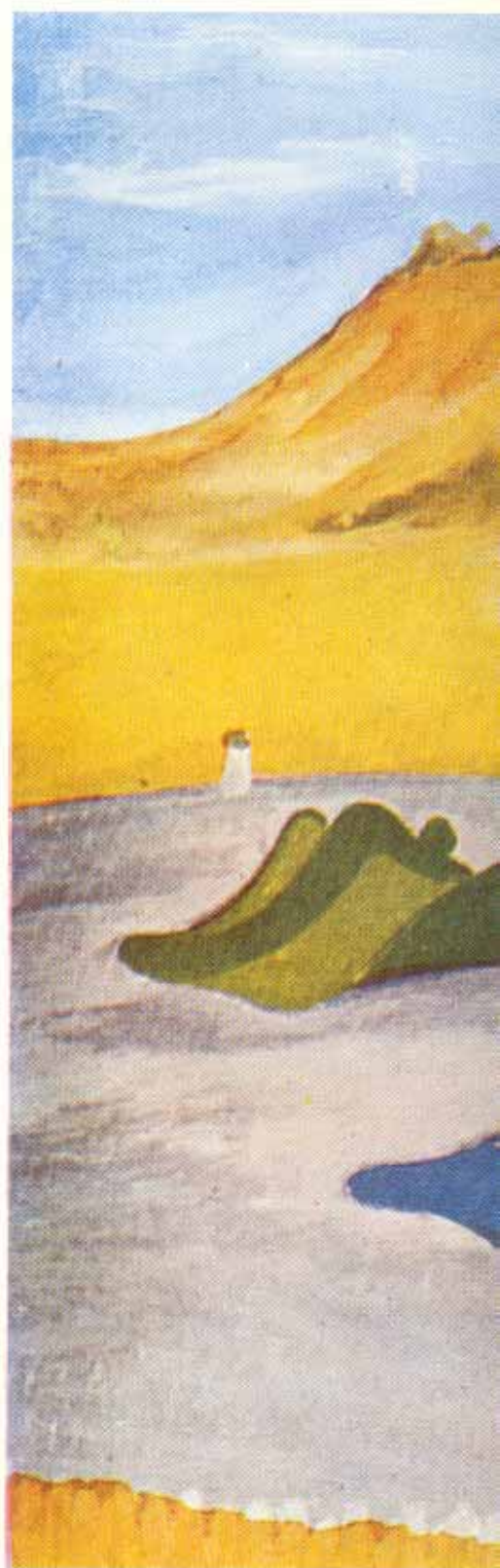
Verso la fine del settimo giro, sul rettilineo di Bonfornello, l'OSCA rompeva un semiasse. In questo tratto la strada era diritta, ma il fondo molto ondulato e irregolare, per cui le sollecitazioni erano notevoli. Bonetto, che era arrivato alla seconda posizione, balzava così in testa, ma le cose non erano facili neppure per lui, che doveva prima cambiare una gomma e poi aveva la sorpresa finale di restare senza benzina a poche centinaia di metri dal traguardo. Senza perdersi d'animo, cominciava a spingere la macchina aiutandosi con l'avviamento elettrico nell'ultimo tratto in salita che precede l'arrivo. Il vincitore riusciva così a battere, anche se di poco, il record che resisteva da ben trent'anni, essendo stato stabilito da Tazio Nuvolari nel 1932. Ma più sensazionale era la media record sul giro, stabilita da Cabianca, con la piccola OSCA, al terzo giro, a oltre km/h 84.

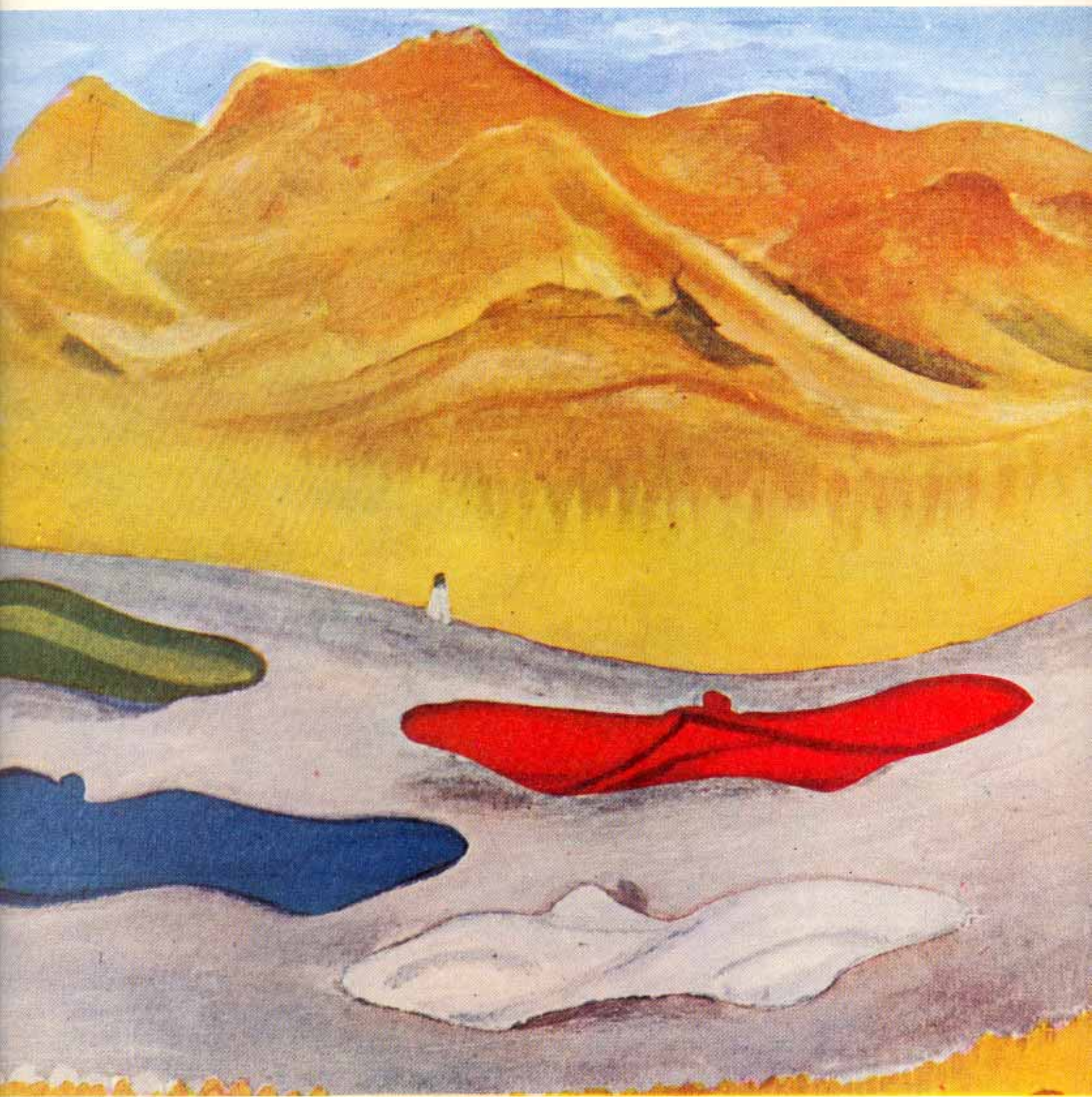
La gara era stata caratterizzata dalla fulminea partenza della grossa Ferrari di Bracco che però non completava il primo giro. Si doveva anche ritirare la grossa vettura di Levegh. Per molti anni ancora la Targa si rivelerà ostile alle grosse cilindrate. Le vetture grandi erano infatti anche le più pesanti e meno maneggevoli e si adattavano poco al circuito tortuoso. L'unica vettura straniera a inserirsi validamente nella lotta era stata la Frazer Nash di Cortese, che però avrebbe ceduto verso la fine per la rottura di un fusello anteriore.

Indubbiamente, la riduzione solo verso la fine del numero dei concorrenti, e specialmente di alcuni tra i migliori, aveva fatto sì che la corsa mantenesse vivissimo l'interesse per lunghe ore. Con le partenze alle dieci del mattino, la corsa si svolgeva per tutta la sua durata sotto un sole implacabile. Ancora non era invalso l'uso di fermare i vari concorrenti dopo l'arrivo del primo. Solo più tardi fu adottato questo sistema. Con una certa logica, Florio era convinto che la Targa si dovesse disputare sull'intera distanza.

Tra i numerosi corridori siciliani, tutti animati da uno straordinario entusiasmo, il barone Luigi Bordonaro, al volante di una Ferrari, aveva conseguito il miglior piazzamento, riuscendo a portarsi a soli quarantasette minuti dal vincitore della Targa.

Ed ecco la classifica generale della XXXVI Targa Florio (1952): 1. Felice Bonetto (Lancia Aurelia 2000) in 7.11'52" media 80,025, 2. Luigi Valenzano (Lancia Aurelia 2000) in 7.14'32" 1/5, 3. Enrico Anselmi (Lancia Aurelia 2000) in 7 ore





Questa visione un po' futurista della Targa è dovuta al pennello di Vincenzo Florio e appartiene alla collezione Paladino.



24'00"2/5, 4. Aldo Terigi (Ermini 1100) in 7.35'51"3/5, 5. Ovidio Capelli (Fiat 8 cavalli) in 7.35'59"4/5, 6. Mathieson (Ferrari 2340) in 7.36'18"3/5, 7. Giuseppe Rossi (Stanguellini 1100) in 7.37'20"4/5, 8. Francesco Siracusa (Stanguellini 1100) in 7.51'58"3/5, 9. Mario Bornigia (Alfa Romeo 2500) in 7.52'34"3/5, 10. Luigi Bordonaro (Ferrari 2560) in 7.58'11" e 3/5, 11. Thomas Cole (Ferrari 2715) in 8.01'56"3/5, 12. Giuseppe Musso (Stanguellini 750) in 8.12'05"4/5, 13. Aldo Pedini (Maserati 2000) in 8.17'55", 14. Ignazio Consiglio (Siat 1400) in 8.33'32", 15. Giuseppe Sapienza (Fiat) in 8.38'49". Il giro più veloce era stato il terzo di Cabianca (Osca) in 51'17" e 2/5, alla media di km/h 84,226.

Nuovo trionfo della Lancia, alla Targa Florio del 1953, la XXXVII. L'antica casa torinese, ritornata alle corse per volontà del figlio del fondatore, aveva incominciato con vetture derivate dalla normale produzione di serie, come lo erano le Aurelia, vittoriose nel 1952. Ma nel 1953 si era presentata con macchine nuove, sempre con motori 6 V, ma di circa tre litri di cilindrata e con nuovo telaio. Queste vetture, studiate da Vittorio Jano, avevano i freni anteriori fissati al telaio, per ridurre al minimo la massa non sospesa delle ruote anteriori. Con

L'allineamento alla partenza per la Targa del 1957. Per incidenti capitati in altre corse, la quarantunesima edizione della Targa fu trasformata in gara di regolarità.



Le bandiere, i festoni, la messa in scena non riescono a cancellare l'impressione squallida dell'insieme, mentre transita la Fiat « 600 » del vincitore, Fabio Colonna.

questa vettura, la Lancia conquistava, fra le altre, la vittoria alla Carrera panamericana del Messico.

Uno spettacolare incidente, per fortuna senza gravi conseguenze, s'era verificato ancor prima che cominciasse la Targa Florio del 1953. Mentre si avvicinava alla partenza Bonetto si era scontrato frontalmente con una vettura che rientrava ai box nel senso vietato e non poté prendere il via.

Come in altri anni, la gara cominciò alle dieci del mattino, con tempo non molto buono e frequenti rovesci di pioggia. Come sempre, partirono per primi i concorrenti delle piccole cilindrate, tutti su vetture sport. Tra le varie derivazioni della Fiat 750 c'era la Stanguellini di Anna Maria Peduzzi, una delle poche, ma abili donne che abbiano fatto dello sport automobilistico in Italia. Bracco, Taruffi e Maglioli erano alla guida delle tre nuove Lancia, mentre altre vetture della stessa marca, ma del tipo Aurelia B 20, erano guidate da Bornigia, Valenzano e Anselmi. Inoltre, c'era una buona selezione di Ferrari delle varie cilindrate da 2.000 a 3.000 centimetri cubi, la Jaguar di Wisdom, una Cisitalia, la Frazer Nash di Franco Cortese alla ricerca di una rivincita, una Fiat V-8. In totale partirono 42 vetture, ma soltanto la metà riuscì a classificarsi. Tra i partenti non c'era il

campione argentino Juan Manuel Fangio, con grande delusione della folla. Al quinto giro egli avrebbe preso la macchina di Mantovani, una Maserati 2.000, senza però poterla portare alla fine della corsa.

I primi tre giri si erano compiuti sotto la pioggia, e il primo a passare era stato Sighinolfi, seguito da Luigi Musso (che alla guida della sua Maserati 2.000 aveva già superato il fratello Giuseppe, sulla piccola Stanguellini 750), Manzoni, Stagnoli, Peduzzi e Bracco. Le condizioni del circuito, sotto la pioggia, erano tali da sconsigliare i piloti delle vetture più potenti a rischiare troppo.

A prima vista appariva come favorita la Maserati 2.000, una vettura molto adatta a questo tipo di circuito, ma Bracco, con la Lancia, smentiva le previsioni e si avvicinava all'avversario, passando al terzo giro in testa. Intanto Cortese era fuori corsa, essendosi rotto un giunto della sua Frazer-Nash. Al terzo giro, le posizioni erano così definite per tempi impiegati: Bracco, Maglioli, Bordoni, Castellotti, Mantovani, Stagnoli, Bornigia, Taruffi, Cabianca, Manzoni, Anselmi, Pucci, Bonomi, Tramontana.

Gran parte di questi piloti non sarebbero arrivati alla fine, a causa di guasti. La pioggia, dal canto suo, avendo ripreso a cadere, avrebbe complicato ancor più le cose, causando varie uscite di strada. La prima era quella di Anna Maria Peduzzi, che rimaneva leggermente ferita. Poi Bracco usciva di strada a pochi chilometri dal bivio di Caltavuturo, e Maglioli passava in testa.

Al quarto giro Maglioli era così primo. La Maserati decideva di giocare tutto per tutto, mettendo Fangio sulla macchina di Mantovani, che era quarta a meno di cinque minuti dalla prima. Taruffi riusciva a spodestare il pilota della Maserati, Giletti. Due Lancia e due Maserati erano ai primi quattro posti. La lotta tra questi quattro piloti diventava veramente emozionante negli ultimi due giri, ma le Lancia, più potenti, potevano avere la meglio, anche perché la pioggia era finita, il che permetteva di sfruttare a fondo le possibilità del mezzo meccanico. Taruffi riusciva addirittura a portarsi al primo posto e sembrava destinato al successo, senonché usciva di strada durante l'ottavo giro, nella zona del famigerato bivio di Caltavuturo. Maglioli finiva così vincitore, seguito da Giletti e Fangio.

La Lancia aveva vinto con l'unica vettura di cm³ 2.960, superstita, mentre le altre erano uscite di strada. La Maserati, d'altro canto, aveva fatto partire tre « 2 litri » ufficiali, e tutte erano arrivate. Era stata la corsa delle vetture a sei cilindri, mentre la Ferrari, che pure aveva allineato tutte le vetture a 12 cilindri, riusciva solo a piazzare quella di Cabianca, arrivato al sesto posto. La selezione era stata comunque meno dura che in altre occasioni, con una percentuale di arrivi pari alla metà.

La classifica generale della trentasettesima Targa Florio (1953) era la seguente: 1. Umberto Maglioli (Lancia 1960) in 1.08'35"4/5 media 80,635, 2. Giletti (Maserati 2000) in 7 ore 10'15", 3. Sergio Mantovani-Fangio (Maserati 2000) in 7.13'43", 4. Luigi Valenzano (Lancia 2500) in 7.18'47", 5. Bordoni (Gordini 2300) in 7.19'26", 6. Giulio Cabianca (Ferrari 3000), 7. Mario Bornigia (Lancia 2500) in 7.29'11", 8. Roberto Bonomi (Ferrari 2715) in 7.35'18", 9. Stagnoli (Ferrari) in 7 ore

Un altro quadro dipinto da Vincenzo Florio negli anni '50. Anche nel dopoguerra il fondatore della Targa incontrò qualche difficoltà e molte incomprensioni. Ma il successo che riportò in ogni edizione della gara lo ripagò in larga misura.



37'24", 10. Antonio Pucci (Lancia 2500) in 7.39'25", 11. Luigi Musso (Maserati 2000) in 7.46'30", 12. Tramontana (Alfa Romeo 1900) in 7.52'32", 13. Musmeci (Alfa Romeo) in 7.55'52", 14. Piccolo (Nardi Danese 750) in 7.57'59", 15. Giuseppe Musso (Stanguellini) in 8.00'59", 16. Bordonaro (Ferrari) in 8.05'20", 17. Tom Wisdom (Jaguar) in 8.05'37", 18. Toja (Lancia Aurelia B 20) in 8.17'23", 19. Ricci (Lancia) in 8.26'58", 20. Keck (Porsche) in 8.29'20", 21. Musitelli (Ferrari) in 8.31'36". Giro più veloce, il settimo di Taruffi in 49'37", nuovo record, alla media di km/h 87,067.

Dopo 14 grandi premi di formula, vinti fino al 1951 dalla 1500 8 cilindri sovralimentata (due campionati del mondo vinti da Nino Farina e da Juan Manuel Fangio, su Alfa Romeo), cominciava il dominio del motore aspirato di quattro litri e mezzo della Ferrari.

Con una certa compiacenza, ma anche con un po' di gelosia, la Mille Miglia vedeva sorgere una grande manifestazione su strada, la Carrera panamericana, che proprio alla corsa bresciana s'era ispirata. Nella manifestazione messicana, dopo un esordio improvvisato di due Alfa Romeo di Bonetto e Taruffi, si affermavano successivamente le Ferrari di Taruffi-Chinetti e di Ascari-Villoresi (1951), le Lancia con Fangio, Taruffi e Castellotti (1953) e ancora le Ferrari di Maglioli e Phil Hill (1954), con una parentesi, nel 1952, delle Mercedes di Kling e Lang.

Fu alla Carrera panamericana, e per iniziativa italiana, che sorse l'idea di creare un campionato del mondo per marche, impostato sulle maggiori manifestazioni automobilistiche su strada o con caratteristiche stradali, come la Mille Miglia, la Carrera panamericana, il Nürburgring, la Targa Florio. Data la precedenza della Mille Miglia, come prova di campionato (ne veniva assegnata e messa in calendario internazionale, allora, una per nazione), la Targa Florio, malgrado l'interessamento e le insistenze di Vincenzo Florio, non poté ottenere il riconoscimento di prova valida per codesto campionato. Finalmente, nell'ottobre del 1954, accolta la richiesta della delegazione italiana presso la FIA, Florio ebbe la soddisfazione di vedere la sua Targa iscritta tra le prove del campionato internazionale marche del 1955, proprio nel cinquantennio dalla nascita della sua manifestazione.

La produzione italiana, che s'era nel frattempo arricchita di alcuni nuovi tipi di vetture, tra i quali la 1900 Alfa Romeo, e la 1400 della Fiat, era quasi raddoppiata rispetto all'immediato dopoguerra. Il prezzo della benzina era salito a 128 lire il litro nel febbraio del 1951.

Nel 1952, l'industria italiana aveva prodotto 138.446 unità, e 782.000 autoveicoli circolavano in Italia, mentre veniva emanata la nuova legge che modificava le tasse automobilistiche. Pochi mesi dopo, nel marzo del 1953, le fabbriche italiane di autovetture annunciavano un sensibile ribasso dei prezzi: il prezzo della Fiat 500 veniva portato da 732.000 lire a 685.000 lire; quello della Fiat 1400 da 1.402.500 a 1.350.000; quello della Lancia B 10 da 2.043.000 a 2.010.000 lire. La maggiore casa torinese metteva inoltre sul mercato la cm³ 1890 Diesel e la 1100/103 (nuova 1100). Sul mercato dell'usato, la Fiat 500 era venduta a prezzi variabili tra 240.000 e 380.000 lire; la Fiat 1400 tra 780.000 e 830.000 lire; la Lancia Ardea terza serie



tra 730.000 e 800.000 lire; l'Aprilia 1500 tra 650 mila e 800 mila lire; l'Aurelia B 10 tra 1.400.000 e 1.500.000 lire; l'Alfa Romeo 1900 tra 1.600.000 e 1.700.000 lire. Nell'agosto del 1953, un gravissimo lutto colpiva l'automobilismo: moriva a Mantova Tazio Nuvolari, il pilota più personale, più caratteristico, più multiforme che l'automobilismo sportivo avesse mai annoverato, protagonista, sul grande circuito delle Madonie, di una delle più difficili edizioni della Targa.

Il regolamento della Targa Florio del 1954, non differiva gran che da quelli degli anni precedenti: sempre uno o due piloti a bordo (il titolare e la riserva), che però non potevano essere ammessi alla guida di altre vetture (come invece si sarebbe verificato più tardi, secondo il regolamento dei campionati mondiali marche). Il carburante doveva essere benzina a 90 ottani, e potevano essere ammesse le vetture delle classi dalla A alla H sport internazionale, comprese quindi le Turismo, le Gran turismo e le sport di serie. Oltre alla classifica generale, era prevista anche una divisione distinta per classi, onde riconoscere i meriti delle vetture più piccole, e cioè quelle della classe fino a cm^3 750, da 750 a 1.100, da 1.100 a 1.500, da

Stanco, malandato in salute, Florio vagò nel suo « regno » per tutta la giornata in cui si disputò la Targa del 1958. L'edizione di quell'anno valeva come terza prova per il campionato mondiale marche, e fu l'ultima vittoria di Florio. Pochi mesi dopo, il fondatore della Targa si spegneva.



Ecco l'abbigliamento delle più giovani spettatrici delle recenti edizioni della Targa. Gli elegantissimi modelli che le gentildonne palermitane sfoggiavano sulle tribune di Bonfornello sono ormai un lontano ricordo.

1.500 a 2.000. Erano inoltre previste due classifiche per le vetture della categoria turismo di serie speciali, fino a cm³ 1.300 e oltre. Il percorso, come sempre, era quello delle Madonie, di 72 chilometri da ripetersi otto volte.

La Lancia, che già aveva vinto nel 1952 con Bonetto, alla guida di un'Aurelia, e nel 1953 con Maglioli, che pilotava una sport tre litri, si aggiudicava la terza vittoria consecutiva, con Piero Taruffi, alla guida della vettura sport allestita dalla casa torinese, in quell'epoca all'apice delle sue rinnovate glorie sportive. Taruffi aveva già riportato una bella vittoria al Giro di Sicilia, che si era disputato due mesi prima, e non più abbinato alla Targa. Si era quindi preparato con cura meticolosa per questa dura prova, che l'anno prima aveva perso per un soffio. Il suo rendimento e quello della vettura erano stati provati a fondo sul difficile percorso, che quell'anno era stato rifatto in molti punti, onde migliorare il fondo stradale, in vista dell'elevata velocità delle vetture partecipanti. Le condizioni delle strade e le prestazioni delle macchine permetteranno ormai ai migliori concorrenti di superare i novanta chilometri all'ora di media, ciò che nelle Targhe precedenti aveva costituito soltanto un'eccezione.

E' ben vero che il giovane Castellotti, con la sua Ferrari, era rimasto tra i primi fino a che la vettura aveva tenuto, ed era anche possibile che le posizioni avrebbero potuto mutare senza il suo ritiro, avvenuto dopo il terzo giro, quando aveva stabili-

L'Osca 1500 dell'equipaggio Cabianca-Bordoni. La macchina ebbe una tenuta di corsa brillantissima e i due piloti riuscirono a piazzarla al quinto posto. Quarantuno concorrenti presero parte all'edizione del 1958 e, fra loro, molti campioni mondiali.





Musso e Gendebien, i trionfatori della quarantaduesima Targa, si abbracciano felici, subito dopo aver tagliato il traguardo. Dopo il ritiro di Stirling Moss, al quinto giro, la corsa divenne quasi un monopolio delle Ferrari. Ma Moss rimase il più veloce sul giro, migliorando il suo record.

to il nuovo record ad oltre 93 di media. Il ritiro di Castellotti era stato causato da un guasto alla sospensione, probabilmente non imputabile alla guida.

Con generale sorpresa Luigi Musso era in testa nel primo giro, alla guida di una Maserati 2000, vettura certamente meno potente delle avversarie, ma assai stabile e straordinariamente adatta alla strada e allo stile del pilota. La pronta reazione di Taruffi provvedeva, però, a creare un distacco di oltre sette minuti, accumulato in cinque giri, non eccessivo, tuttavia, dato i tipi di vetture.

Tra gli arrivati, Biondetti, in quinta posizione. Le prestazioni del forte pilota toscano erano dovute non tanto alla cilindrata e al tipo di vettura, una Ferrari 2715, quanto alle condizioni di non brillante efficienza del suo mezzo meccanico. Notevole la prestazione di Piodi, che aveva portato al terzo posto la Lancia 2500 berlinetta (cioè il modello derivato dalla Aurelia B 20), mentre una vettura simile, affidata a Manzon, scompariva dalla gara per avaria.

Cabianca, su OSCA, era stato sempre tra i primi, ma si era dovuto ritirare all'ultimo giro. Ritiri in massa erano avvenuti nelle categorie delle piccole cilindrate. La Targa Florio, se è dura per tutte le vetture, non perdona le piccole, che vengo-



no sfruttate al limite, molto più spesso delle altre, e perciò cedono sovente nei motori (con una grossa cilindrata si impiega la potenza massima del motore, solo nel breve rettilineo di Bonfornello). L'ultimo arrivato, Zappalà, era anche il primo e unico della categoria 750 sport, per la sua oculata condotta di gara, che non gli aveva impedito, tuttavia, di superare i 72 chilometri orari di media.

Ed ecco la classifica generale della trentottesima Targa Florio (1954): 1. Taruffi (Lancia 3300) in 6.24'18" media 89,930, 2. (primo delle 2000) Musso (Maserati 2000) in 6.31'51", 3. Piodi (Lancia 2500) in 6.55'11"1/5, 4. Bellucci (Maserati 2000) in 7.11'20"4/5, 5. Biondetti (Ferrari 2715) in 7.12'04"3/5, 6. Minzoni (Ferrari 2715) in 7.29'27", 7. Arezzo (Lancia 2500) in 7.32'23"1/5, 8. Starrabba (Lancia 2000) in 7.36'33"3/5, 9. Scaminaci (Lancia B 20) in 7.37'02"2/5, 10. (primo delle 1100) Di Salvo (Fiat 1100) in 7.46'20"3/5, 11. Pottino (Lancia B 20) in 7.48'53"3/5, 12. Sacconi (OSCA 1100) in 7 ore 48'54"2/5, 13. Perrella (Lancia) in 7.51'50"3/5, 14. Biagiotti (Ermini 1100) in 7.52'21", 15. Zappalà (Giannini 750) in 7.58'39"1/5. Giro più veloce, il terzo di Castellotti in 46'23"3/5 media 93,117. Velocità massima registrata: Taruffi, alla media di 253,521 sul chilometro. Partiti 30, ritirati 15.

Sera del 15 maggio 1958. La fondazione « Amici di Emilio Colombo » festeggia Vincenzo Florio consegnandogli il diploma di benemerita sportiva. Giovanni Canestrini rievoca le origini e le glorie della Targa. Nessuno, tra gli amici che circondano Florio, potrebbe avere il presentimento di partecipare a una cena d'addio.



La grande novità del 1955 — come s'è detto — era l'inclusione della Targa Florio come ultima prova valida per il campionato italiano conduttori, categoria sport, per le classi fino a cm^3 2.000 e oltre 2.000. La corsa, come sempre, era aperta a tutte le vetture della classe sport e turismo, dalla A alla H, come cilindrata.

Perchè la gara fosse valida come prova internazionale, il percorso era stato allungato a 13 giri del ben noto tracciato, per una lunghezza complessiva di 936 chilometri. Data l'estrema durezza del percorso, erano stati imposti alcuni limiti ai tempi di guida, e cioè: i due conduttori (titolare e riserva), non avrebbero potuto guidare per più di cinque giri consecutivi, e per un totale di 10, essendo automatico l'obbligo, per il secondo pilota, di guidare per almeno tre giri, dato che questo periodo era anche stabilito come riposo minimo del pilota. Per ultimo, veniva anche stabilito che, a differenza degli anni precedenti, a bordo della vettura in gara, vi poteva essere un solo pilota, e quindi, che i cambi alla guida, dovevano avvenire nei box.

Erano previste classifiche per le classi fino a cm^3 750, da 750 a 1.100, da 1.100 a 1.500, da 1.500 a 2.000 e oltre, per le sport; due classi da 1.100 a 1.300 e oltre 1.300, per le vet-

ture di serie speciali; una per le vetture Gran turismo, secondo le norme dei regolamenti internazionali vigenti.

Brillantissima trionfatrice, la Mercedes che, nel 1955, dominava con le vetture sport e con le monoposto, per merito prevalente del suo primo pilota, Fangio. Per le Ferrari, era invece, una corsa sfortunata. Presentatasi alla vigilia della Targa Florio con 19 punti nella classifica per il titolo mondiale, contro i 16 della Mercedes, avrebbe potuto (assente la Jaguar) affermarsi egualmente, almeno con un secondo posto. La Mercedes si era presentata alla gara siciliana con tutto il peso della sua organizzazione, ordinata da Neubauer. La casa tedesca schierava tre vetture alla partenza e tre giungevano al traguardo, classificandosi al primo, al secondo e al quarto posto.

Di fronte alla marca tedesca c'erano le famose vetture italiane Ferrari e Maserati per prime, e poi OSCA e Fiat. Assenti le Lancia, dopo il ritiro dall'attività sportiva della casa torinese. Indubbiamente, a quell'epoca, la capacità e i mezzi organizzativi delle marche italiane erano inferiori a quelli dei tedeschi.

Con un equipaggio del calibro di Moss-Collins in funzione di rottura (Moss aveva rotto realmente la carrozzeria della sua argentea vettura, ma era egualmente riuscito a soffiare la vittoria a Fangio-Kling), Neubauer riusciva ad attuare il suo piano.

La Ferrari, con il modello 750 a quattro cilindri, avrebbe certo potuto conquistare più che il terzo posto ottenuto da Castellotti-Manzon, se l'organizzazione dei box avesse fatto guadagnare tempo nelle fermate invece di farne perdere più del previsto; la Ferrari infatti arrivava con un distacco di circa dieci minuti. Ma occorre tenere conto che il vantaggio di Moss, accumulato nei primi quattro giri, era stato perduto completamente nella sua uscita di strada, che aveva portato Castellotti al comando, con quasi un minuto di vantaggio su Fangio.

La Maserati, dal canto suo, aveva messo in pista una vettura di tre litri (limite massimo di cilindrata) con Musso e Villoresi, che si batterono bene per i primi giri. Poi Villoresi restò appiedato sul rettilineo di Bonfornello, a causa di un'avaria al ponte. Le altre vetture con la marca del tridente, erano solo di cm³ 2.000, un modello ben collaudato, ma che non poteva reggere la concorrenza dei tre litri, anche sul circuito della Targa.

Prima di uscire di strada, vittima del suo ardore, Moss aveva segnato un tempo record che, non solo polverizzava i precedenti, ma superava, per la prima volta alle Madonie, la magica cifra dei cento all'ora di media. Anche la media finale sui 13 giri, pur essendo ancora al disotto di questa cifra, superava abbondantemente la media dell'anno precedente. Il pubblico, imponente lungo il tracciato del percorso, aveva assistito alla affascinante corsa. Le cronache parlano di un vero esodo da Palermo nella notte, verso il percorso che all'alba sarebbe stato chiuso.

Le partenze erano cominciate alle 7, con 30 secondi di intervallo tra una vettura e l'altra. Non deve stupire che la percentuale di arrivati sia stata minore rispetto agli anni precedenti: l'aumentata lunghezza della gara, corsa tutto il giorno sotto un sole cocente, spiega in parte questo fatto. Troppi, poi, erano stati i cambi di guida della Ferrari, che aveva perso tempo nelle





Nel 1959, la vedova di Vincenzo Florio, donna Lucia, premia i vincitori, affiancata dal nipote, Vincenzo Paladino. Prima di morire, Vincenzo Florio raccomandò alla moglie e al nipote di fare in modo che la Targa continuasse a svolgersi ogni anno.

fermate, in particolare in quelle effettuate da Castellotti, sofferente, e da Manzoni suo compagno d'equipaggio.

Tra le minori cilindrato, la Maserati 2000 dette una prova convincente. Così si può dire della Maserati guidata da Giardini-Mancini, quinto posto assoluto e primo della classe, e della Maserati della Scuderia Centro Sud, agguerritissima, con ottimi piloti, come la coppia Giuseppe Musso (fratello di Luigi) e Giuseppe Rossi. Cabianca e Carini, con OSCA 1500, finivano settimi nella classifica generale, mentre scomparivano le classi minori.

Questa Targa era stata certamente la più complessa e soprattutto la più faticosa che Vincenzo Florio avesse organizzato. Anche se aveva potuto, come al solito, contare sulla più ampia e attenta collaborazione dei suoi fedelissimi Marasà, Marsala, Dirkes, Gargotta, non aveva e non avrebbe potuto prevedere l'afflusso di pubblico che c'era stato, specialmente lungo il circuito, né, in seguito, le parziali invasioni del percorso, verificatesi all'arrivo dei vincitori.

La classifica generale della trentanovesima Targa Florio (1955) era la seguente: 1. Moss-Collins (Mercedes 300 SLR) in 9.43'14" media 86,290, 2. Fangio-Kling (Mercedes 300 SRL) in 9.47'55"2/5, 3. Castellotti-Manzoni (Ferrari 3000) in 9 ore 53'20"4/5, 4. Titterington-Fitch (Mercedes 300 SRL) in 9 ore



54'53"2/5, 5. (primo delle 2000) Giardini-Mancini (Maserati 2000) in 10.41'15", 6. G. Musso-Rossi (Maserati 2000) in 10.48'53"1/5, 7. (primo delle 1500) Cabianca-Carini (OSCA 1500) in 10.51'37"3/5, 8. Scarlatti-Lippi (Maserati 2000) in 11.03'28", 9. Bellucci-De Filippis (Maserati 2000) in 11 ore 22'53"1/5, 10. Starrabba-La Pira (Maserati 2000) 12 giri, 11. (primo delle Turismo speciali) Zagato-Cappelli (Fiat 8V) 12 giri, 12. Cacciatori-Sorrentino (Maserati 2000) 12 giri, 13. De Sarzana-Ravetto (Fiat 8V) 12 giri, 14. (primo delle 1100) Rotolo-Sirchia (OSCA 1100) 12 giri, 15. Arezzo-Alterio (Fiat 8V) 12 giri, 16. Perrella-Sannino (Alfa Romeo 1900) 11 giri, 17. Lopez-Lopez (Maserati 2000) 11 giri, 18. Guy-Fondi (Renault 1100) 11 giri, 19. Madero-Crepaldi (Maserati 2000) 11 giri, 20. Arena-Tomaselli (Lancia Aurelia) 11 giri. Partiti 47, arrivati 20, ritirati 27. Giro più veloce il terzo di Moss in 43'07"2/5.

Per gli sportivi, il 1955 è l'anno di Le Mans: Levegh, lanciato a 270 all'ora, uscì di strada uccidendo e ferendo decine di spettatori.

La storia delle competizioni automobilistiche annovera non pochi di questi incidenti gravi e dolorosi, come quelli della Parigi-Madrid, di Rio de Janeiro, di Bologna, della Mille Miglia, di Buenos Aires, in occasione dell'inaugurazione del nuovo autodromo. Ma nessuno aveva avuto le dimensioni di quello di Le Mans. Più che naturali, pertanto, le reazioni, che poi avrebbero influito sull'avvenire dello sport automobilistico, e, in qualche caso, sull'attività delle associazioni automobilistiche

L'originale sagoma della Maserati 2000 di Maglioli-Vaccarella, alla partenza per la Targa del 1960. La macchina riuscirà a condurre la gara, fin quando un sasso sfonderà il serbatoio della benzina e sarà inutile ogni tentativo di riparare il guasto.

(per esempio l'A A A, americana, rinunciò ai poteri sportivi per evitare le possibili conseguenze morali e finanziarie di incidenti simili).

In Italia le reazioni furono ancora più decise perché nello stesso anno erano caduti: a Monza, durante una prova di macchina, il grande Alberto Ascari; durante la Parma-Poggio di Bertico, il giovane Mario Della Favera; a Indianapolis, W. Vukovich, vincitore delle edizioni 1953 e 1954 della 500 Miglia. Ed erano scomparsi anche Luigi Fagioli, per un incidente durante una prova a Montecarlo nel giugno del 1954; e a Firenze, poco prima della tragica giornata di Le Mans, era morto l'indimenticabile Clemente Biondetti, vincitore di tre Mille Miglia.

Questa serie di lutti induceva a riesaminare senza indugio le norme di sicurezza sui circuiti. I nuovi regolamenti avrebbero modificato le caratteristiche di certe manifestazioni automobilistiche. Qualche gara sarebbe stata abolita, come la Mille Miglia, che concludeva il suo ciclo dopo il 1957, con la vittoria di Piero Taruffi, in un'altra giornata triste dell'automobilismo sportivo, quando Alfonso De Portago perdeva la vita in un incidente che provocava altre numerose vittime.

Il 10 giugno del 1956 fu disputata la quarantesima Targa Florio, nel cinquantenario della manifestazione.

La Porsche continua a mietere successi sul circuito siciliano. Ecco il vittorioso arrivo di Bonnier-Graham Hill. La gara si era risolta in un duello fra le Ferrari e le Porsche. Le macchine tedesche dimostrarono di poter mantenere un'eccellente tenuta sul difficile percorso della Targa.



Aveva avuto una vigilia agitata e polemica, ed era stata organizzata sotto l'impressione dei drammatici avvenimenti di Le Mans, anche se il circuito delle Madonie, per le sue caratteristiche e per l'esito delle precedenti gare offriva la massima garanzia di sicurezza.

La Commissione sportiva aveva invitato gli organizzatori a ridurre il percorso a otto giri, sebbene fosse stato già fissato in dieci giri. Dopo varie trattative, si arrivò a un compromesso: le vetture sport avrebbero fatto i dieci giri regolamentari, mentre le Gran turismo e le Turismo, avrebbero fatto solo otto giri del circuito. Ma le cose andarono diversamente: ricordando l'invasione del percorso nell'anno precedente, si decise di concludere la corsa, agli effetti della classifica, subito dopo l'arrivo del primo.

Si ebbe così una classifica per distanza anziché per tempo. I conteggi occuparono i cronometristi per lungo tempo. E fu questa la prima volta che la Targa si chiuse con l'arrivo del vincitore.



Partecipavano, favorite, le due macchine Ferrari del tipo a quattro cilindri Monza di cm^3 3.500. Castellotti era partito benissimo, e aveva fatto il primo giro in 44'54", che fu poi il record di gara. Dopo avere accumulato un vantaggio notevole in soli due giri, il pilota lodigiano era però costretto al ritiro, a causa della rottura dell'albero di trasmissione della sua Ferrari, un guasto del tutto insolito. L'altra Ferrari, guidata da

L'atteggiamento felice di von Trips e Gendebien dopo l'incandescente finale della Targa del 1961. Al loro fianco, con il copricapo messicano, il giornalista Cahier.



La flemma britannica di Stirling Moss, scortato da una bionda nordica. Le « signore al box », in genere straniere, non sono mai mancate alla corsa siciliana.



Gendebien, veniva attardata da un incidente stradale, che la obbligava ad una sosta al box per le riparazioni.

Piero Taruffi, alla guida di una Maserati 3000, incalzava da vicino i piloti della Ferrari, ma si doveva fermare per la rottura del serbatoio; poteva tuttavia finire la gara, classificandosi al secondo posto. Altro pilota d'eccezione, con macchina di classe, il tedesco Von Trips, su Mercedes, del tipo vittorioso l'anno prima: usciva di strada e non poteva finire. Alla fine del secondo giro, eliminate le macchine che sembravano avere le maggiori possibilità, essendosi ritirato Castellotti, Maglioli su Porsche e Cabianca su OSCA potevano disputarsi il primo posto. Maglioli aveva la meglio. La vettura di Cabianca venne squalificata per cambio irregolare, perché Sbordone, pilota di riserva, si faceva a sua volta sostituire da Villoresi.

Dopo due giri Maglioli si trovava in testa, con 14" di vantaggio su Cabianca e 1'21" su Taruffi. Nei due primi giri, Maglioli aveva migliorato il tempo segnato l'anno precedente su una Ferrari 3000. Taruffi, che s'era fatto sotto, minacciando da vicino Maglioli, veniva poi attardato, mentre dietro si trovavano Scarlatti, Pedini, Villoresi e altri, lontani. Con una condotta di gara esemplare, il pilota biellese manteneva la sua posizione e, grazie a una marcia regolare, consolidava il vantaggio. Il tempo splendido serviva a mettere meglio in risalto lo stile e la tecnica di guida.

La prova fu senza dubbio massacrante per i piloti, giacché non esisteva l'obbligo del cambio, e quasi tutti compivano tutto il percorso da soli: gli unici che s'erano dati il cambio, Castellotti e Collin, erano rimasti appiedati. E' stata questa la prima Targa vinta da una vettura con motore raffreddato ad aria. La Porsche aveva un motore di questo tipo a quattro cilindri orizzontali e contrapposti, sospensioni tutte indipendenti, con barre di torsione, peso molto basso, il che le conferiva una eccellente agilità e stabilità.

Ed ecco la classifica generale: 1. (primo Sport 1500) Umberto Maglioli (Porsche 1500) 10 giri in 7.54'54"3/5 km 700 media 90,970, 2. (primo Sport oltre 2000) Piero Taruffi (Maserati 3000) km 697,582, 3. Oliver Gendebien (Ferrari 860 Monza) km 688,914, 4. (primo Sport 2000) Giorgio Scarlatti (Maserati 2000) km 659,855, 5. Angelo Bordoni (Maserati 3000) km 651,576, 6. Pottino (Maserati 3000) km 647,975, 7. (primo GT oltre 2000) Zampiero (Mercedes 300 SL) km 644,374, 8. Pedini (Maserati 2000) km 632,421, 9. Cestelli (Mercedes 300 SL) km 627,987, 10. (primo GT 2000) Arezzo (Fiat 8V) km 624,849, 11. (primo sport 1100) Tagliavia (OSCA 1100) km 617,625, 12. Garavaglia (Maserati 1500) km 611,839, 13. Sbordone (OSCA 1100) km 608,655, 14. (primo T. Sp. 1300) Ivanhoe (Alfa Romeo Giulietta) km 608,131, 15. (primo Sport 750) Piccolo (Giaur 750) km 607,915, 16. Rotolo (OSCA 1100) km 603,627, 17. Perrella (Maserati 1500) km 599,179, 18. (primo T. normale) Querci (Alfa Romeo 1900 TI) km 597,889, 19. Maggiorelli (Fiat 8V) km 576,860, 20. Margulies (Jaguar 3442) km 576,348, 21. Coco (Fiat 1100) km 575,740, 22. Sirchia (Giaur 750) km 574,595, 23. (primo GT 1300) Garufi (Alfa Romeo Giulietta) km 569,326, 24. Scalletta (Alfa Romeo) km 563,092, 25. Taormina (Alfa Romeo 1900 TI) km 561,545, 26. Frazitta (Fiat 1100 TV) km 559,405,

Pedro Rodriguez e la moglie durante una pausa nelle giornate di prova per la Targa del 1962. Rodriguez era primo pilota, in coppia con Mairesse, di una Ferrari. Un altro pilota della Casa, Gendebien, che era rimasto appiedato, fu aggiunto come terzo alla stessa macchina. Così una vettura italiana condusse la corsa guidata da un messicano, un francese e un belga.







27. Cucinotta (Maserati 2000) km 557,826, 28. Di Salvo (Fiat 1100) km 552,887, 29. Mentesana (Fiat 1100 TV) km 542,151, 30. Fondi (Fiat 750) km 524,811, 31. De Roberto (Stanguellini 1100) km 501,967, 32. Dari (Alfa 1900 TI) km 492,129, 33. (It. Sport. 1300) Boffa (Lancia Aurelia 2500). Velocità massima sul chilometro, Bordoni su Maserati 3000, media 241,610. Giro più veloce, il primo di Castellotti, su Ferrari 3500, in 44'54", media 96,213.

L'incidente mortale di De Portago alla Mille Miglia e la fine di Eugenio Castellotti durante una prova a Modena indussero a modificare le caratteristiche della Targa Florio nel 1957 per la sua quarantunesima edizione. La corsa veniva infatti trasformata in una gara di regolarità sul circuito delle Madonie, lungo 72 chilometri. Si trattava di un compromesso voluto da Florio per assicurare la continuità alla manifestazione. Il circuito doveva essere percorso cinque volte, per un totale quindi di 360 chilometri; la velocità media complessiva per tutto il percorso doveva essere di 45 chilometri orari per le vetture con cilindrata inferiore a cm^3 750, e di 50 chilometri orari per le vetture superiori a cm^3 750. Per certi tipi di vetture sarebbe stato difficile mantenere questa media, mentre le più grandi sarebbero state avvantaggiate. Esistevano tre controlli sul percor-

so, che dovevano essere tagliati, rispettando il tempo previsto con un'approssimazione non superiore a 4/5 di minuto secondo. Al traguardo delle tribune di Cerda, si doveva transitare con non più di 1/5 di secondo di differenza, mentre gli ultimi cento metri prima di questo traguardo, dovevano essere percorsi in 9 secondi per le vetture fino a cm³ 750 e in 8 secondi per quelle più grandi; tutte prove relativamente semplici e ben note ai regolaristi. Un tratto iniziale, dopo la partenza, cioè dalle tribune fino all'abitato di Cerda, poteva essere percorso in un tempo qualsiasi, ma tale tempo doveva essere ripetuto ad ogni giro.

Una gara di regolarità

Il meccanismo di gara avrebbe richiesto uno spiegamento molto imponente di mezzi tecnici, specie di controllo orario e di computo delle penalizzazioni; inoltre gli intervalli di partenza erano stati scelti empiricamente, talché al secondo passaggio le vetture più veloci si erano venute a trovare mescolate con quelle lente provocando ingorghi e confusione.

Quanto ai calcoli finali, basti dire che la prima classifica resa nota e pubblicata da tutti i giornali dava come vincitore Piero Taruffi, che invece, nella classifica ufficiale risultò poi secondo. Comunque, il nome di Taruffi era il solo legame con la tradizione della gara, perché tutti i piloti « velocisti » avevano disertato quest'edizione regolaristica della corsa siciliana.

I partecipanti erano 136. Sebbene fosse una gara di regolarità, le vetture vennero utilizzate al limite delle loro possibilità.

Ecco la classifica della Targa: 1. Fabio Colonna (Fiat 600), 2. Piero Taruffi (Lancia Appia), 3. Pier Carlo Borghesi (Fiat 600), 4. Mario Costantini (Lancia Appia), 5. Renzo Lumetta (Renault), 6. Luigi Navarra (Alfa Romeo Giulietta), 7. Francesco Reginella (Fiat 600), 8. Nino Magistri (Alfa Romeo Giulietta), 9. Giorgio Ciuffini, 10. Ada Pace.

L'attività sportiva automobilistica non sarebbe finita né sarebbe stata limitata a prove senza significato e senz'altro scopo che lo spettacolo. Dopo lo choc provocato dai tristi incidenti degli anni 1955, '56 e '57, a poco a poco l'automobilismo sportivo riprese la sua attività, sia pure con maggiori controlli, anche in Italia. E diciamo anche in Italia, perché in realtà gli altri Paesi, a parte gli Stati Uniti, avevano reagito in maniera meno drastica agli avvenimenti tragici di Le Mans e della Mille Miglia.

La Commissione interministeriale istituita per controllare l'applicazione delle norme sulle corse automobilistiche e per approvare i circuiti o i percorsi di gara riconosceva l'« agibilità » del percorso delle Madonie per la Targa Florio, e il 3 febbraio del 1958, in deroga alle disposizioni sul divieto di corse di velocità su strade aperte, deliberava la concessione per lo svolgimento della Targa Florio « quale estrema e unica e sola eccezione ai principi di massima per le diverse considerazioni prevalse in seno alla Commissione ».

Così si poteva tornare alle Madonie, ai consueti regolamenti, alla bella e ininterrotta tradizione della Targa, dopo la parentesi « regolaristica » del 1957. E doveva essere l'ultima

Ecco la Ferrari contrassegnata con il numero 152. Ha vinto la corsa e con Gendebien al volante taglia il traguardo finale.