

www.siciliamotori.it

www.targapedia.com



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

SM

l'isola che corre

LA STORIA DELLA TARGA FLORIO IRIDATA
cronaca e monografie modellistiche

di ENZO MANZO

Un ritratto del 1898 di Vincenzo Florio Jr. :
In basso il disegno del "grande circuito delle Madonie", fu il primo dei tre percorsi e misurava quasi 147 chilometri



Allegato al numero di novembre 2013 di Sicilia Motori
(Registrazione tribunale di Palermo n° 7/97 del 25/26 febbraio 1997)
Direttore Responsabile: Dario Pennica
Copia omaggio non in vendita separatamente dalla rivista
Testi: Enzo Manzo - Foto: tratte da "Rapiditas"

1^a-14^a edizione

L'Itala n.3 di Alessandro Cagno domina la prima Targa Florio su strade sterrate. L'asfalto non era ancora stato inventato, così come gli pneumatici con camera d'aria e quindi le gomme erano piene. Gli unici freni sono quelli posteriori ed azionati dall'esterno



1906-1923

LE ORIGINI DELLA STORIA INFINITA



DAL GIRO DI SICILIA ALLA GUERRA MONDIALE, ATTRAVERSO LA COSTRUZIONE DI FLORIOPOLI E L'EDIZIONE DI "RAPIDITAS": LE GENIALI INTUZIONI DEL CAVALIERE CHE AMAVA LE CORSE

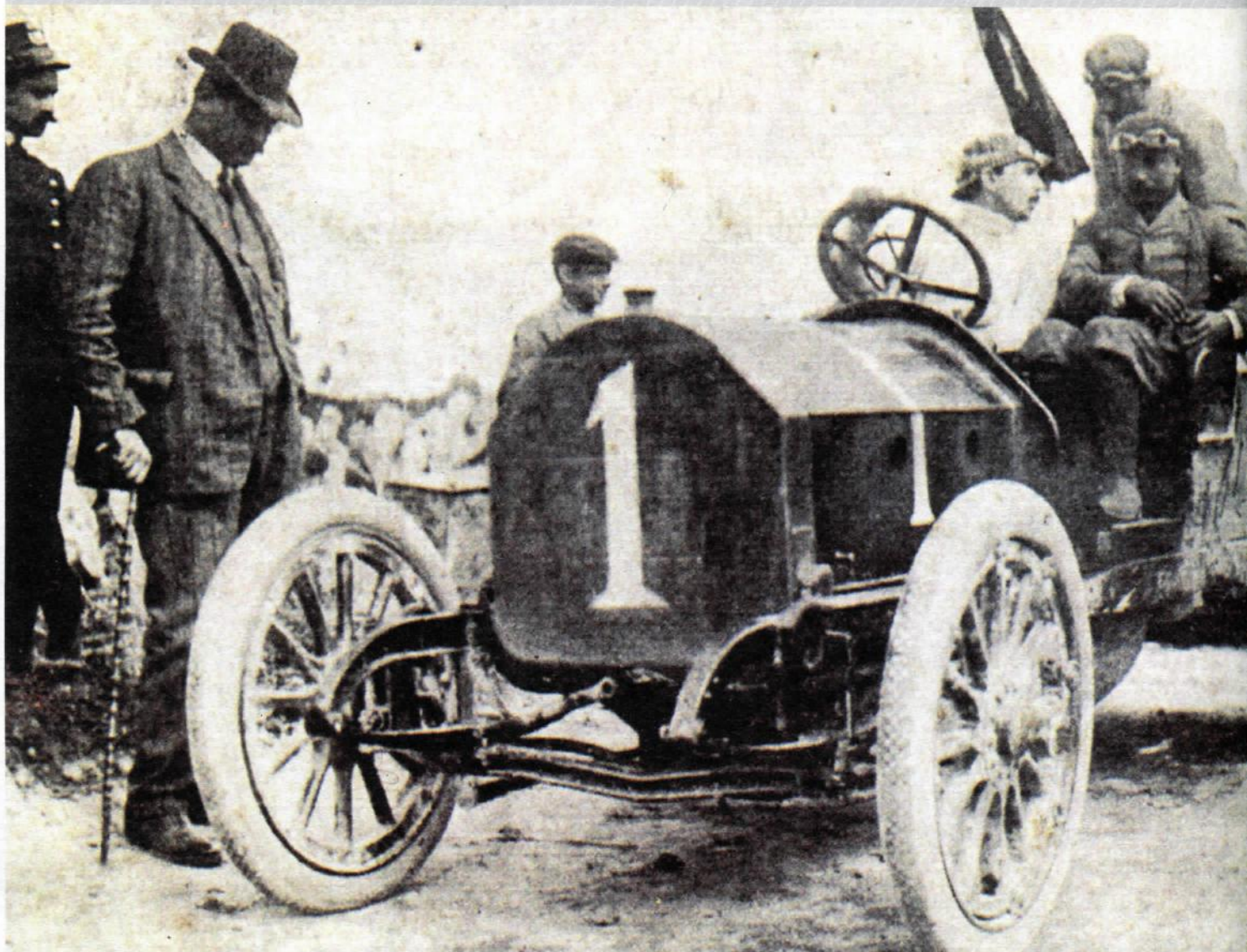
Vincenzo Florio, diretto discendente della celebre famiglia di imprenditori capaci con le loro iniziative di trasformare la Sicilia dell'800, appassionato sportivo e di tutto ciò che aveva ruote, dopo avere ideato a Brescia nel 1905 la gara automobilistica "Coppa Florio" desiderava creare qualcosa di unico, di mai visto. Non una corsa lineare, come si era fatto sino ad allora da città a città, ma lungo un circuito chiuso da percorrere più volte, permettendo così al pubblico di assistere a più passaggi dei concorrenti. Il circuito sarebbe partito a livello del mare da un rettilineo poco distante dal paese di Termini Imerese dove sorgeva il Grand Hotel delle Terme (pure questo di proprietà della famiglia Florio). Da lì in senso antiorario verso l'abitato di Cerda, inoltrandosi all'interno della Sicilia lungo i monti delle Madonie e percorrendo una serie infinita di tornanti e di

precipizi, attraversando Caltavuturo, Castellana, Petralia, Geraci, Isnello, Collesano e Campofelice per ritornare nuovamente lungo il rettilineo di Buonfornello. Vincenzo Florio era certo che il circuito sarebbe stato un campo di prova formidabile per le auto e per i piloti. Un tale evento inoltre avrebbe significato per la Sicilia la costruzione di strade adatte al nuovo mezzo, turismo e soprattutto lavoro.

Invitò quindi i giornalisti Faroux e Lefevre della redazione de "L'Auto" ed il fotografo Meurisse per far conoscere i dettagli e i luoghi del suo progetto. La più importante rivista dedicata all'automobile sposò quindi l'idea del "Cavaliere" e iniziò a promuovere con entusiasmo l'evento. Una targa in >

**LE STRADE DELLE SICILIA SARANNO
IL TEATRO DI MEMORABILI SFIDE TRA PILOTI
E CASE AUTOMOBILISTICHE**

1ª-14ª edizione



oro, bronzo e smalto realizzata dall'artista parigino René Lalique era il premio destinato al vincitore: era nata la Targa Florio.

La prima edizione, in programma per il 6 maggio 1906, aveva poche regole: nessun limite di cilindrata o potenza, nessuna restrizione sulle dimensioni o sul tipo di vetture in gara, a condizione che si trattasse di un modello di normale produzione con almeno dieci esemplari.

La gara si sarebbe svolta su tre giri di 146,901 chilometri del "Grande Circuito delle Madonie".

Gli iscritti erano 22 ma solo 10 auto riuscirono

a presentarsi al via: una Berliet, una Hotchkiss, due Bayards Clement, una Fiat e cinque Itala.

Vinse Alessandro Cagno su Itala 35/40 hp di 8.000 cc. con il tempo complessivo di 9.32'22"0 alla media di 46,802 Km/h.

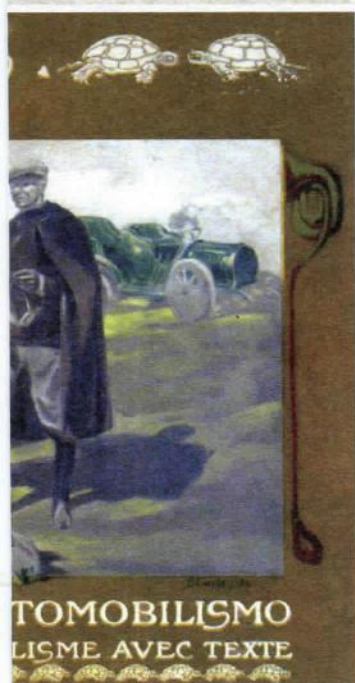
Insieme alla gara, Vincenzo Florio realizzò il pri- ➤

**È IL PIEMONTESE CAGNO AD APRIRE L'ELENCO
 DEI CAMPIONI CHE SCRIVERANNO IL LORO
 NOME NELL'ALBO D'ORO DELLA GARA**

RAPIDITA



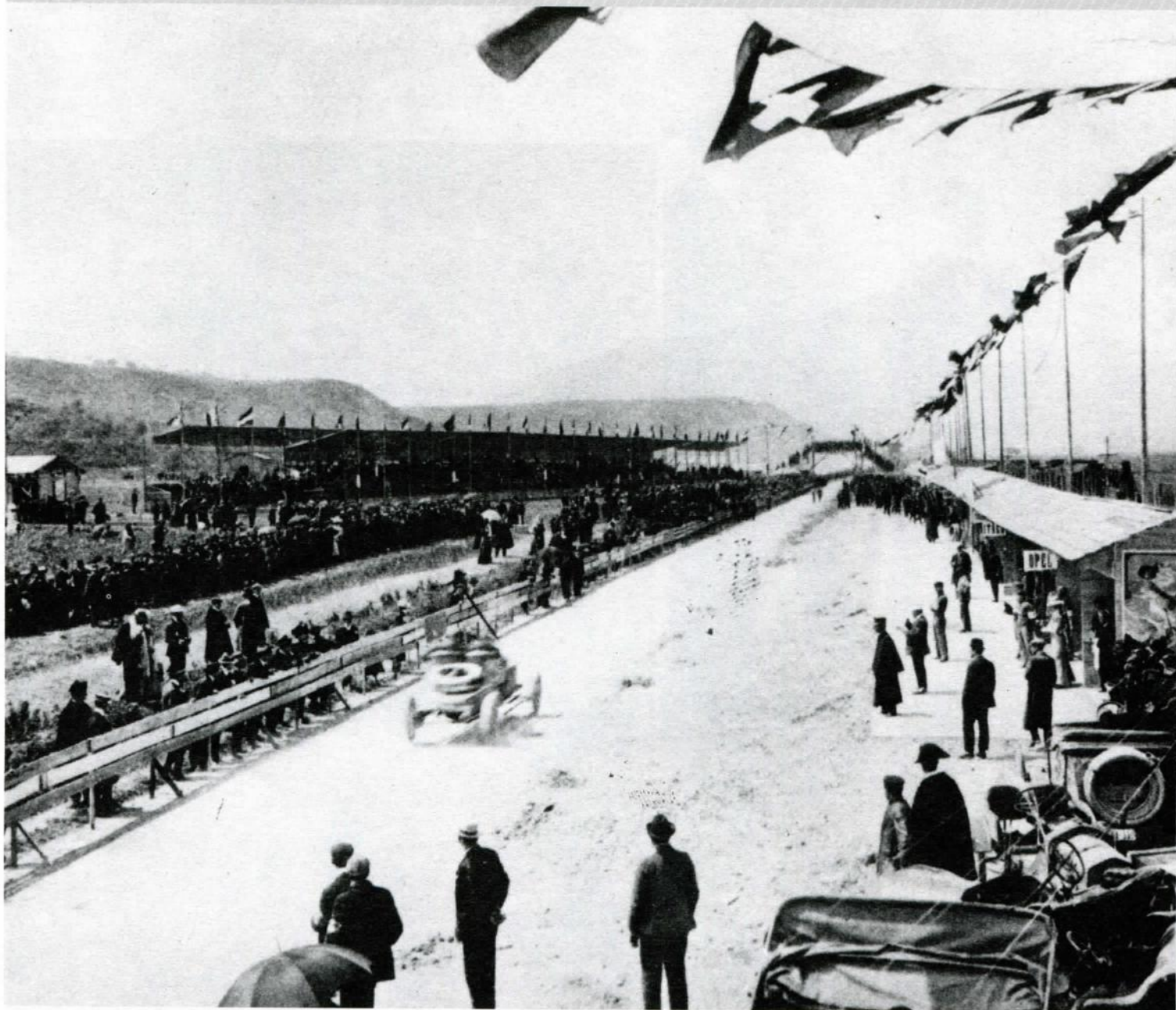
RIVISTA UNIVERSALE D'AU
 REVUE UNIVERSELLE D'AUTOMOB
 FRANÇAIS, ANGLAIS ET ALLEMAND



Vincenzo Florio disputò, nel 1909, la terza edizione della sua corsa su una Fiat (sopra), ed il Giro di Sicilia-Targa Florio (1912) al volante di una Mercedes. In alto a destra: le prime due Targhe realizzate dall'artista parigino René Lalique. A fianco: la copertina del primo volume di Rapiditas

Le vittorie dei pionieri

ANNO	PILOTA	VEETTURA
1906	Alessandro Cagno	Itala 35/40 Hp
1907	Felice Nazzaro	Fiat 28/40 HP
1908	Vincenzo Trucco	Isotta-Fraschini 50 HP
1909	Francesco Ciuppa	SPA 28/40 HP
1910	Franco Tullio Cariolato	Franco 35/50 HP
1911	Ernesto Ceirano	SCAT 22/32 HP
1912	Cyrl Snipe / Pedrini	SCAT 25/35 HP
1913	Felice Nazzaro	Nazzaro 4 cilindri
1914	Ernesto Ceirano	SCAT 22/32 HP
1919	André Boillot	Peugeot L25
1920	Guido Meregalli	Nazzaro tipo Gran Premio modificata
1921	Giulio Masetti	Fiat S57.14B
1922	Giulio Masetti	Mercedes Mod. Grand Prix 1914
1923	Ugo Sivocci	Alfa Romeo RLS 3200



mo libro interamente dedicato ad un evento sportivo. Lo chiamò "Rapiditas", e il suo significato, ovvero "velocità", avrebbe segnato il nuovo secolo.

Alla seconda Targa Florio, detta la "Trionfale" con ben 48 auto al via e la vittoria di Nazzaro su Fiat,

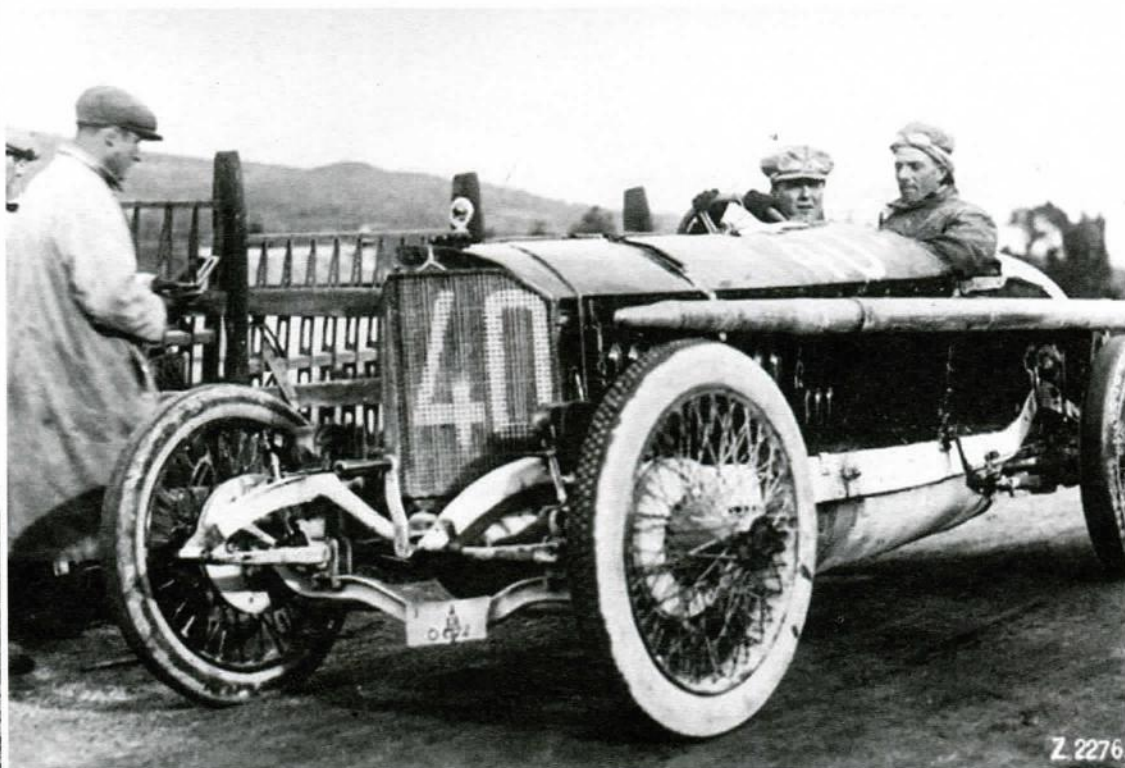
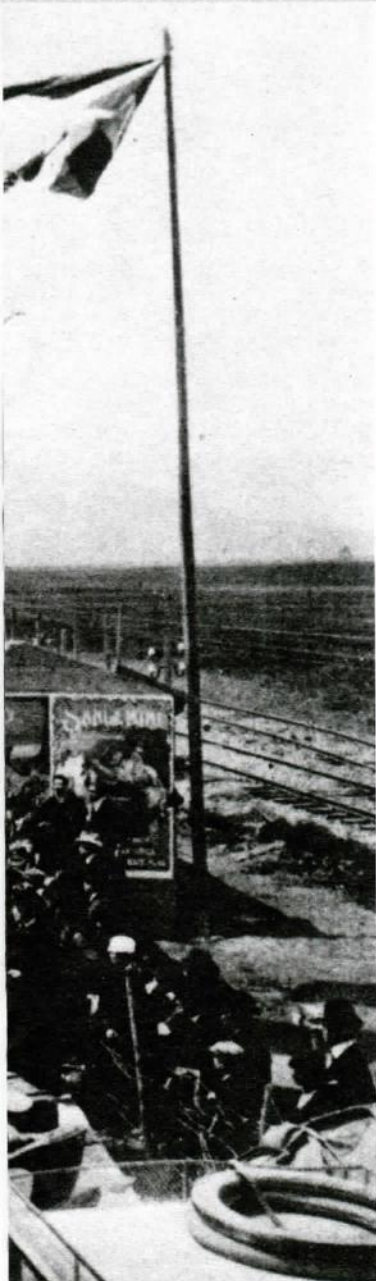
seguirono tra non poche difficoltà le altre edizioni sino a quella del 1911, quando lo scarso numero degli iscritti e l'oggettiva difficoltà del percorso suggerirono a

Vincenzo Florio di spostare l'azione lontano dalle Madonie. Dalla vulcanica mente del Cavaliere e dal comitato "Panormitan" da lui presieduto nasceva così il "Giro di Scilia": la Targa Florio veniva attribui-

ta al concorrente che avrebbe impiegato meno tempo a compiere l'intero periplo dell'Isola sulle strade della costa; partendo da Palermo in senso orario per una distanza di circa mille chilometri. Dal punto di vista turistico l'interesse veniva spostato su altri aspetti e luoghi della regione, inoltre le autorità locali avevano l'occasione per ammodernare la rete viaria praticamente inesistente e adatta più alle carrozze rispetto alle automobili. Il "Giro di Sicilia" divenne un nuovo successo e avrebbe ispirato dieci anni dopo gli ideatori della Mille Miglia.

Alla vittoria del 1914 di Ernesto Ceirano su Scat seguiva una dolorosa e tragica sosta: la Grande Guerra imponeva la prima lunga pausa non solo alla Targa Florio, ma a tutte le iniziative sportive del vecchio continente.

**1912: IL CAVALIERE INVENTA IL GIRO DI SICILIA
ED È UN ALTRO SUCCESSO
CHE ISPIRERÀ PERFINO LA MILLE MIGLIA**



Sopra: la partenza del 1907 da "Contrada Pistavecchia" a Campofelice di Roccella.

In alto: il conte Giulio Masetti (Mercedes) nel 1922 vincerà per la seconda volta consecutiva la Targa Florio.

A fianco: la Baronessa Maria Antonietta Avanzo, nel 1922 pilota ufficiale della scuderia Alfa Romeo

1ª-14ª edizione

La Targa Florio riprese la sua avventura nel 1919 ritornando sulle strade delle Madonie. Il tracciato venne però ridotto di circa 40 chilometri. La gara si disputava su quattro giri di un circuito lungo 108 chilometri chiamato "Medio Circuito delle Madonie", invariato rispetto al "Grande" sino a Castellana da dove prendeva la direzione di Polizzi Generosa, quindi Collesano, Castelbuono e Campofelice; la partenza venne spostata da Buonfornello verso Cerda, subito dopo la stazione ferroviaria, e vennero costruite delle tribune in legno. Distrutte da un incendio, nel 1923, e prontamente ricostruite in muratura insieme ai box: nasceva "Floriopoli", l'immaginaria città dello

sport automobilistico, futuro simbolo della Targa Florio.

Iniziava un periodo caratterizzato dalle sfide tra le grandi case automobilistiche dell'epoca (Delage, Peugeot, Fiat, Bugatti, Mercedes, e Alfa Romeo) sulle montagne delle Madonie, con queste ultime tre a dividersi la maggior parte delle vittorie. I nomi dei

piloti erano Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Giulio Masetti, Albert Divo, Meo Costantini, Ugo Sivocci, Christian Werner...

**NEL 1923 UN INCENDIO DISTRUGGE LE TRIBUNE
RICOSTRUITE SUBITO IN MURATURA
INIZIA L'ERA DEI GRANDI DUELLI**

MONOGRAFIA MODELLISTICA

Un vero gioiello: la riproduzione dell'Itala 35/40 hp di Alessandro Cagno. Il modellista palermitano Gianni Petta è partito da una vecchia scatola di montaggio della Bandai, di fatto si tratta di un'autocostruzione. La scala è 1/16



Due soli i modellini die-cast riproducenti una vettura che ha corso la Targa Florio nel periodo 1906-1923, ovvero l'Itala 35/40 hp di Alessandro Cagno del 1906 e l'Alfa Romeo RLS TF di Ugo Sivocci del 1923. L'Itala è il primo modellino prodotto dalla Rio come conferma la referenza 1. Presentato nel 1962 non riporta i numeri di gara ed è dipinto in rosso con il telaio grigio, ma nello scatolino è riportato "1° Targa Florio 1906". È destinato a entrare nella storia dell'automodellismo da collezione, con rifiniture mai viste prima di allora, segno distintivo della qualità che sarebbe stata presente in tutta la futura produzione Rio. Nel corso di 50 anni all'Itala della Rio sono state apportate continue modifiche e migliorie, nel tentativo di renderla fedele alla vettura originale. Trova così il suo colore, grigio chiaro ed il

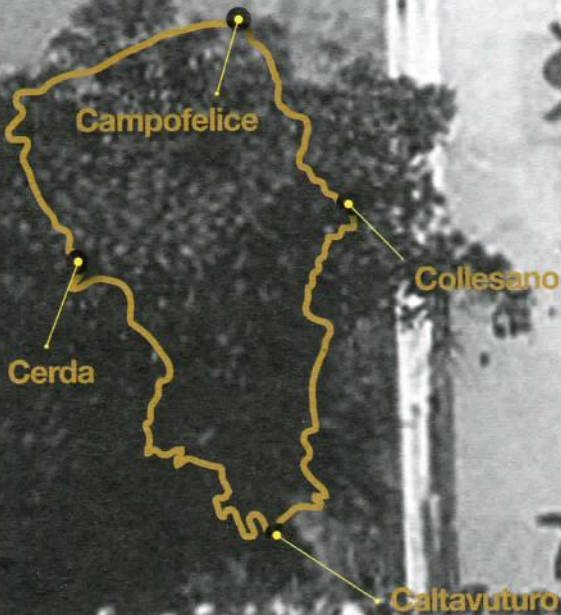
caratteristico numero 3 nell'ultima versione prodotta nel 2012.

Nella serie da edicola "Alfa Romeo collection" è stata inserita una Alfa Romeo RLS TF, la prima Alfa a vincere la Targa Florio nel 1923 con Ugo Sivocci. Modello riprodotto anche in kit e in metallo bianco da John Day nei primi anni 70.

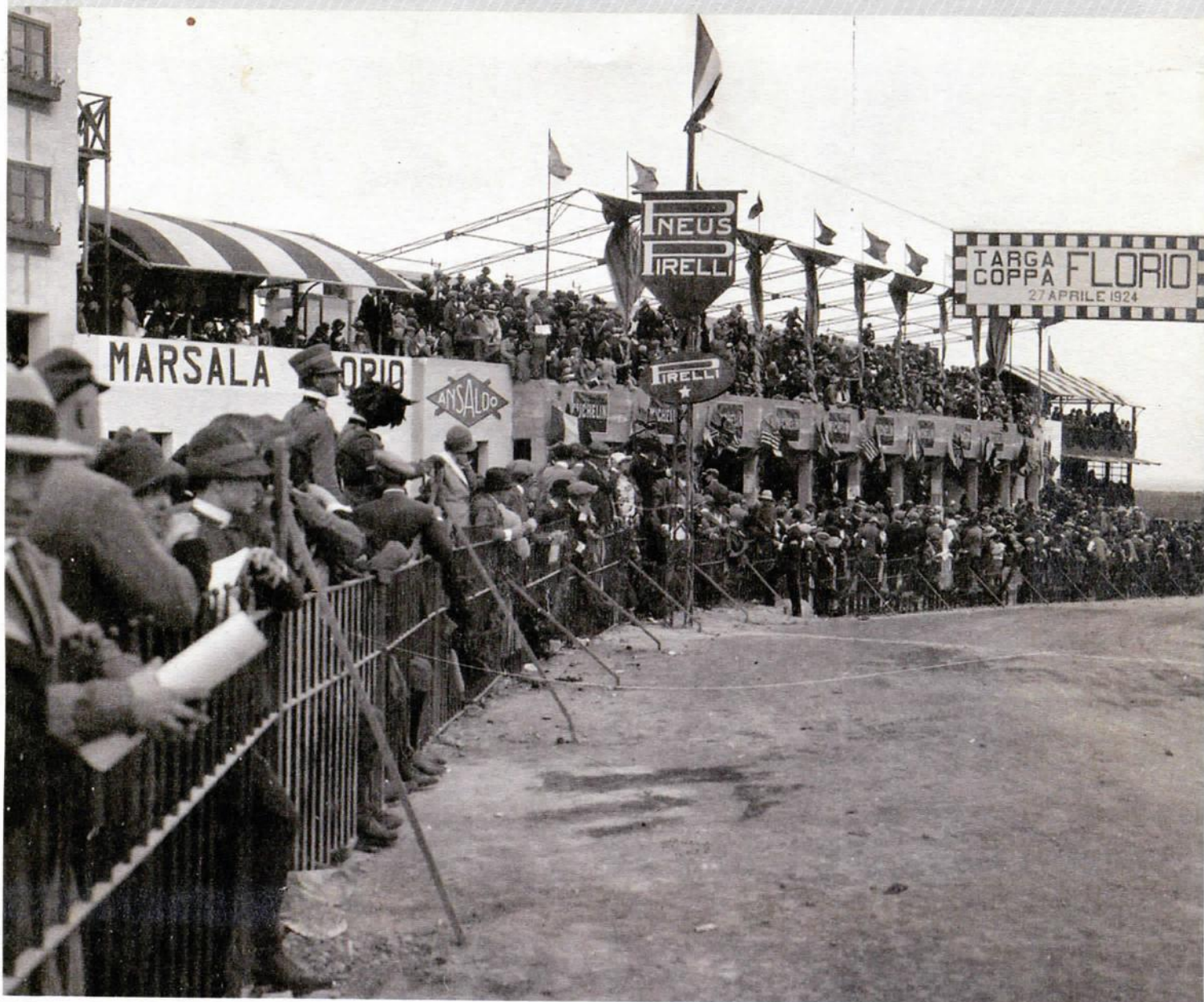
L'Itala vincitrice del 1906 presentata è invece un'opera di autocostruzione del bravo modellista palermitano Gianni Petta.

Partito da un vecchia scatola di montaggio in plastica in scala 1/16 della Bandai, del modello originale ha conservato ben poco: carrozzeria, ruote e molti particolari del telaio sono stati completamente rifatti utilizzando fogli di plasticard e resina.

La Frazer Nash di Mathieson sfreccia davanti alle tribune. In primo piano il vaso con l'agave, uno dei simboli di Floriopoli



15^a-38^a edizione



1924-1954

SOLO LA GUERRA SPENSE I MOTORI



IL CAVALIERE È COSTRETTO A CHIEDERE AIUTO AL REGIME FASCISTA PER GARANTIRE LA SOPRAVVIVENZA DELLA GARA. DOPO LA PARENTESI PALERMITANA DOMINATA DALLE MASERATI, LE AUTO TORNANO SULLE MADONIE CON IL TRIONFO FERRARI

La vittoria alla Targa Florio per una casa automobilistica era molto importante in termini pubblicitari, per questo dopo la vittoria ottenuta nel 1924 le Mercedes rientrarono in Germania al termine di una tournée trionfale attraverso l'Europa. I cinque anni successivi vennero contrassegnati dal dominio delle agili Bugatti tipo 35 che con piloti ufficiali e privati diedero vita a memorabili edizioni. Durante l'edizione del 1926, morì in un incidente il conte toscano Giulio Masetti, beniamino del pub-

blico della Targa, che aveva già vinto due volte. Era il primo evento luttuoso, da allora il numero 13 dipinto sulla sua Delage non venne più attribuito durante le corse automobilistiche.

Nel 1932 il tracciato venne nuovamente rivisto, ribattezzato adesso "Piccolo Circuito delle Madonie" e ridotto a 72 chilometri: invariato nel primo tratto da Cerda, saliva via via per le Madonie sino a Caltavuturo per poi iniziare la discesa verso Collesano e Campofelice e quindi ritornare infine al mare di Buonfornello.

A Floriopoli pubblico in attesa del duello che avrà come protagoniste l'Alfa Romeo di Campari e la Mercedes di Werner

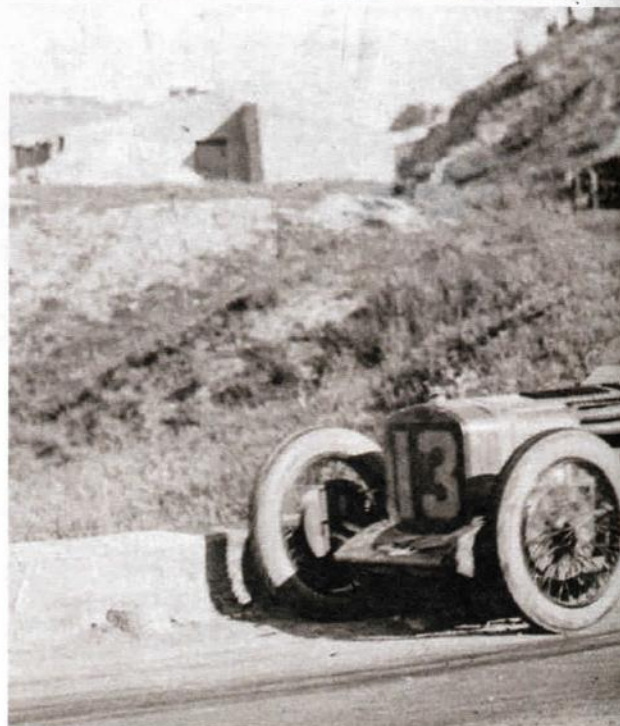
15^a-38^a edizione

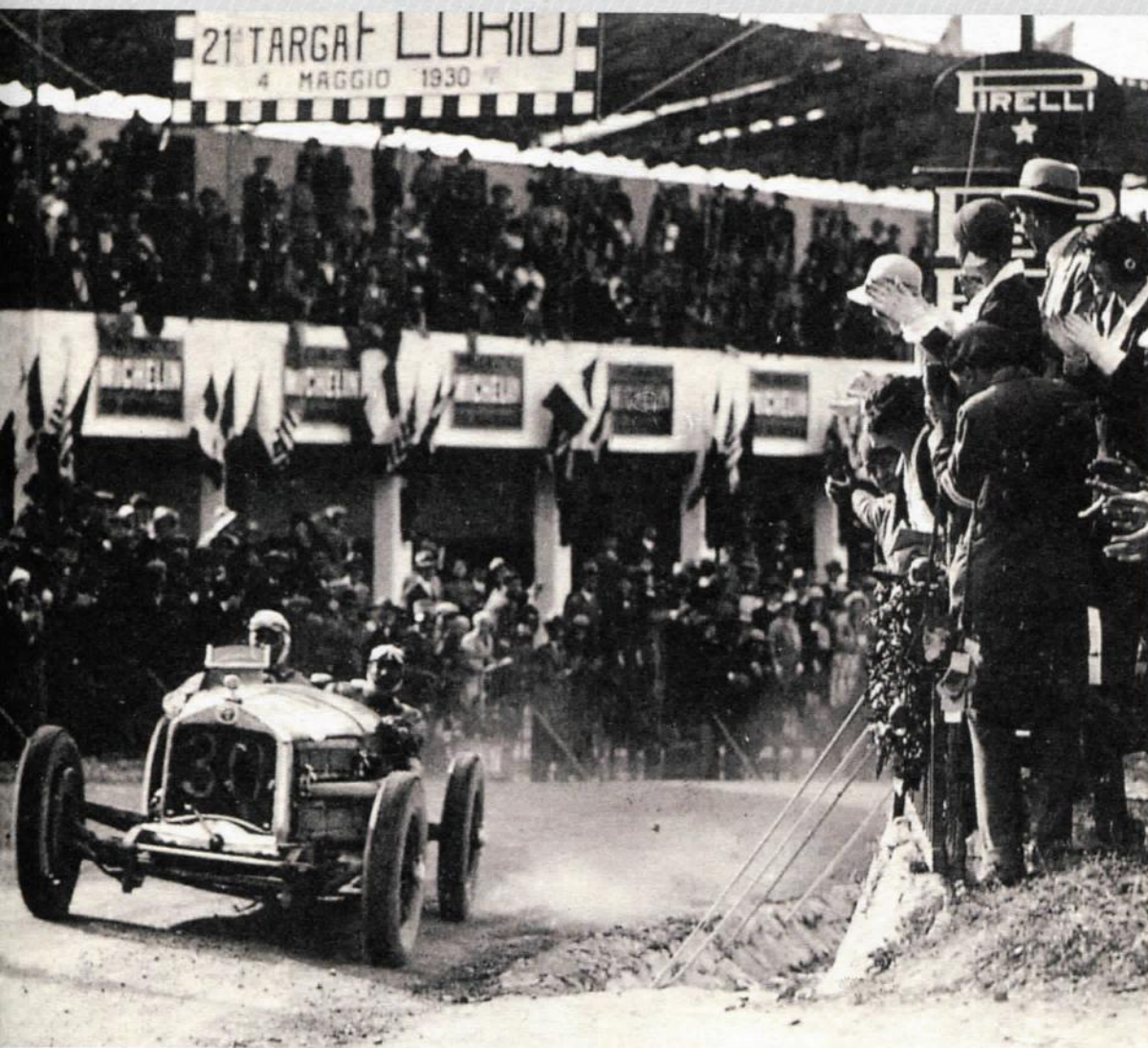


Le vicissitudini economiche avevano notevolmente ridotto i beni e la disponibilità economica dei Florio. Il Cavaliere era così suo malgrado costretto a chiedere aiuto a Benito Mussolini: il Real Automobil Club d'Italia entrò direttamente nell'organizzazione della gara, di fatto esautorando progressivamente Vincenzo Florio ma permettendo comunque la continuità della Targa e il trionfo delle "auto italiane" Alfa Romeo nella corsa più antica e prestigiosa del mondo. Grazie alle sei vittorie consecutive dal 1930 al 1935, la casa milanese entrò nella leggenda della corsa siciliana. Nel 1936 vinse il pilota palermitano Costantino Magistri, con auto da turismo, vista l'assenza delle grandi case automobilistiche Auto Union, Mercedes e Alfa Romeo che preferivano sfidarsi su altri circuiti più adatti alle loro caratteristiche tecniche.

Le ultime quattro edizioni di questo secondo periodo, dal 1937 al 1940, si svolsero ancora una volta lontano dalle Madonie, a Palermo, lungo i viali del

**ALFA ROMEO E BUGATTI SI DIVIDONO 11 ANNI
DI SUCCESSI ED ENTRANO NEL MITO
NELL'ALBO D'ORO IL PALERMITANO MAGISTRI**





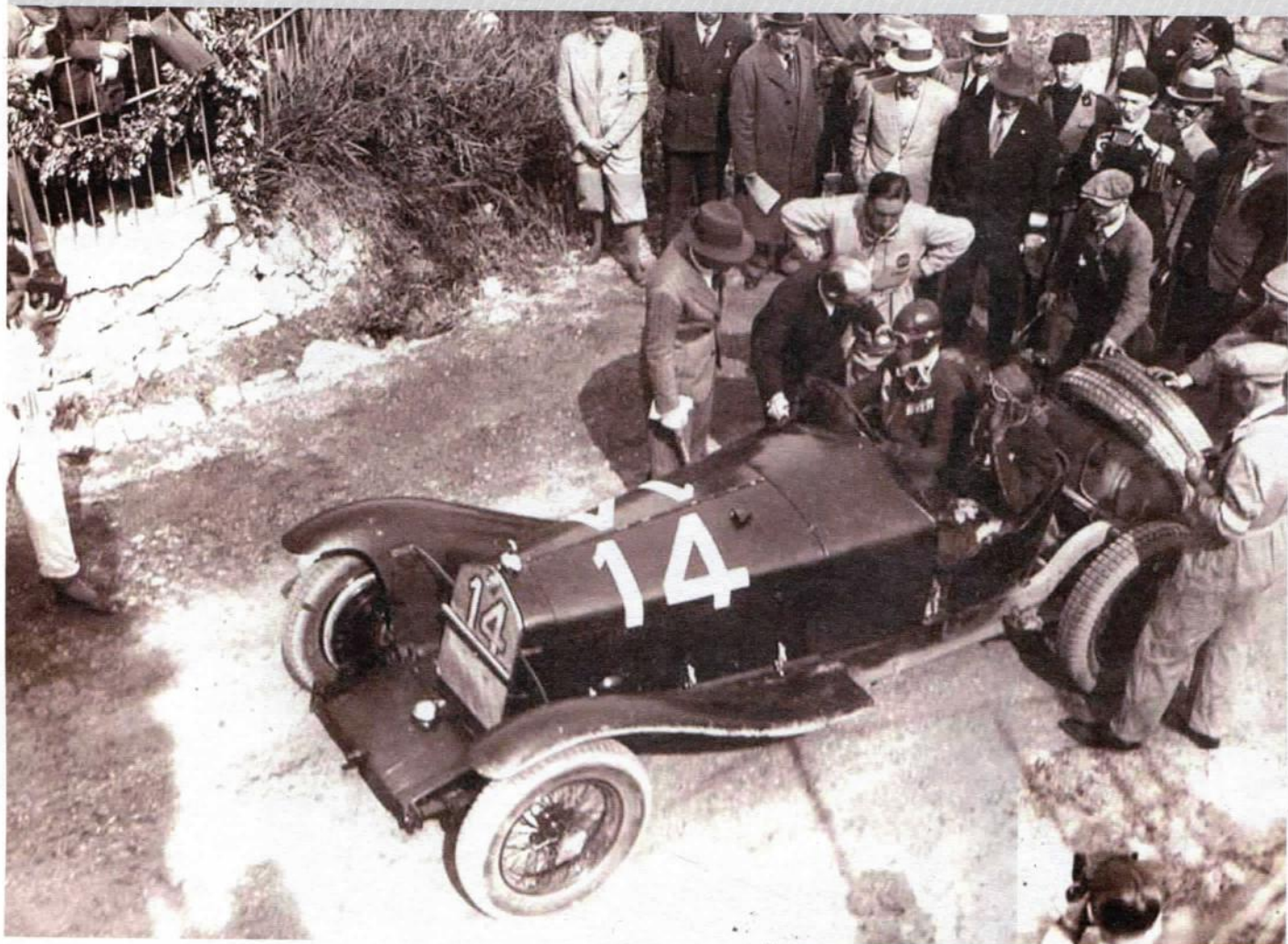
Nell'altra pagina:
Christian Werner si dirige verso il podio con l'ingegnere Ferdinand Porsche. La vittoria del 1924 risultò molto combattuta. A sinistra: nel 1930 Achille Varzi, con il fido meccanico Tabacchi su l'Alfa Romeo P2, interrompe l'egemonia Bugatti e vince per la prima volta la Targa. In basso: La Delage di Giulio Masetti, concluderà tragicamente la sua gara poco prima di Caltavuturo



Le vittorie dei pionieri

ANNO	PILOTA	VETTURA
1924	Christian Werner	Mercedes PP
1925	Bartolomeo "Meo" Costantini	Bugatti Type 35
1926	Bartolomeo "Meo" Costantini	Bugatti Type 35T
1927	Emilio Materassi	Bugatti Type 35C
1928	Albert Divo	Bugatti Type 35B
1929	Albert Divo	Bugatti Type 35C
1930	Achille Varzi	Alfa Romeo P2
1931	Tazio Nuvolari	Alfa Romeo 8C 2300
1932	Tazio Nuvolari	Alfa Romeo 8C 2300
1933	Marchese Antonio "Tonino" Brivio	Alfa Romeo 8C 2300
1934	Achille Varzi	Alfa Romeo P3/B
1935	Marchese Antonio "Tonino" Brivio	Alfa Romeo P3/B
1936	Costantino Magistri	Lancia Augusta
1937	Francesco Severi	Maserati 6Cm
1938	Giovanni Rocco	Maserati 6Cm
1939	Luigi Villorosi	Maserati 6Cm
1940	Luigi Villorosi	Maserati 4Cl
1948	"Principe Igor" Igor Troubetzkoy-Clemente Biondetti	Ferrari 166 S
1949	Clemente Biondetti-Aldo Benedetti	Ferrari 166 SC
1950	Mario Bormigia-Franco Bormigia	Alfa Romeo 6 C 2500 Competizione
1951	Franco Cortese	Frazer Nash Le Mans Bmw 2.0
1952	Felice Bonetto	Lancia Aurelia B20 Competizione
1953	Umberto Maglioli	Lancia D20
1954	Piero Taruffi	Lancia D24

15^a-38^a edizione



Sopra Tazio Nuvolari (A.R. 8C 2300), alla partenza nel 1932

Real Parco della Favorita con i Gran Premi intitolati al Principe di Piemonte. Di fatto quattro edizioni "monomarca" dominate dalle Maserati. Ma la seconda guerra mondiale iniziava a devastare il Vecchio Continente, spegnendo ancora una volta i motori delle auto da corsa.

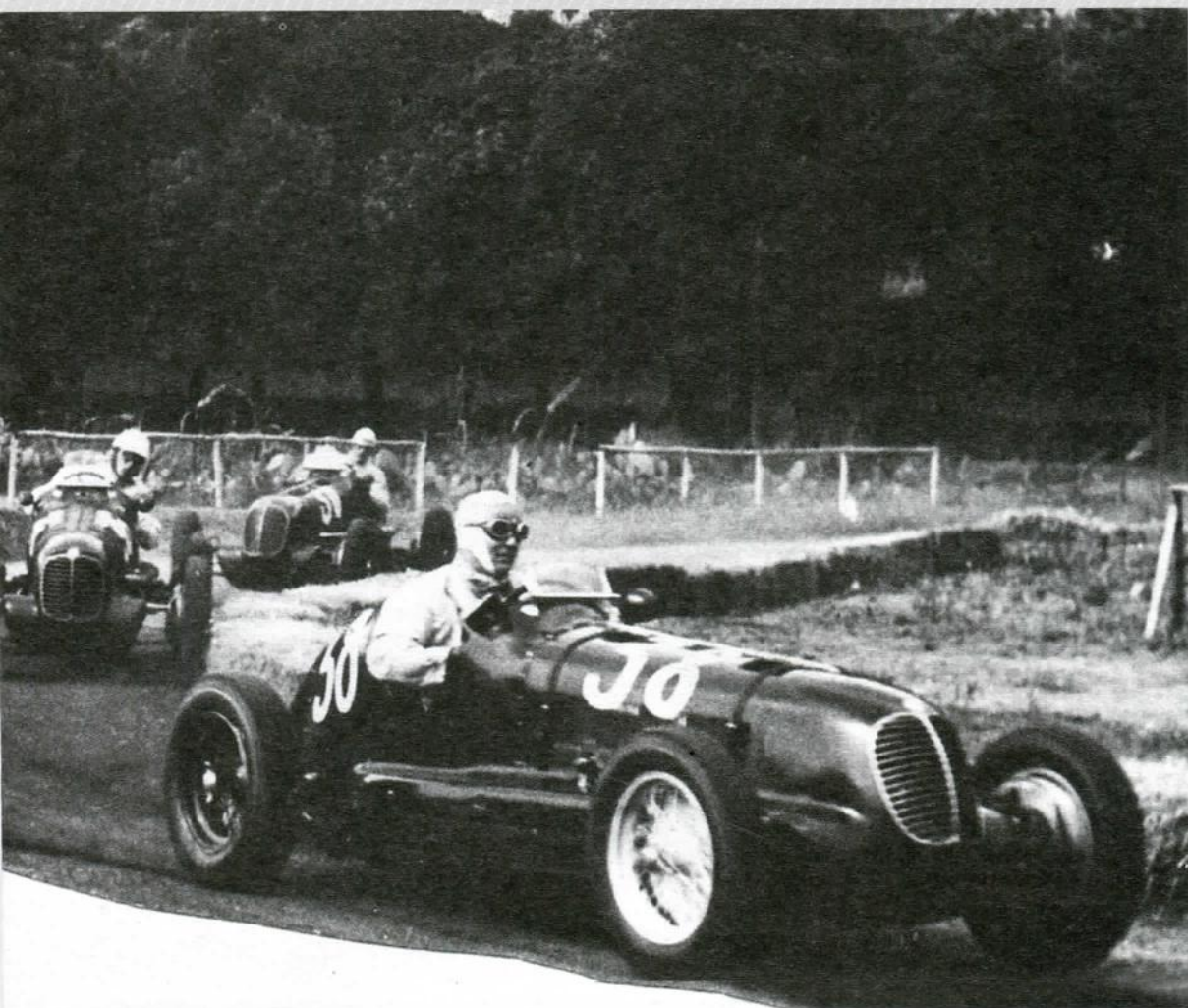
Nel 1948 ripartiva la Targa Florio, ma nuovamente come Giro di Sicilia sino al 1950, grazie all'iniziativa del Principe Raimondo Lanza di Trabia, nipote di Vincenzo Florio e del barone Stefano La Motta.

IL REGIME SCALZA FLORIO E LA TARGA CONTINUA LUNGO I VIALI DELLA FAVORITA POI L'INTERVENTO DEL PRINCIPE LANZA DI TRABIA

Clemente Biondetti portava così alla prima vittoria la Ferrari che aveva appena cominciato a produrre auto da corsa, bissando il risultato, l'anno seguente. Dal 1951 si ritornò a correre sul "Piccolo Circuito delle Madonie" dove si erano disputate le edizioni dal 1932 al 1936. Le vittorie consecutive della Lancia nel triennio '52 - '54 permettevano anche alla casa torinese di avere un posto di prestigio nell'albo d'oro della Targa Florio.

Dal 1955 iniziò il terzo periodo della corsa di Don Vincenzo", caratterizzato dalla validità mondiale acquisita nel 1955 e mantenuta sino al 1973.





A sinistra: la 4 CM di Bianco nell'edizione del '38 sul Monte Pellegrino così come l'anno prima e sino al '40
Al centro pagina: la Ferrari 166SC di Clemente Biondetti, che bisca la vittoria al Giro di Sicilia che dopo la guerra assicurò la continuità della Targa.
Sotto: Isabella Taruffi bacia il marito Piero sulla linea di partenza del 1954. Seguirà dai box Lancia, cronometri alla mano, la corsa vittoriosa della "Volpe d'Argento"



15^a-38^a edizione

MONOGRAFIA MODELLISTICA

Inserita in una semplice ambientazione, la Bugatti 35 di Albert Divo viene esaltata dal lavoro di dettaglio

In tutto una decina sono i die-cast in scala 1/43 che riproducono alcune delle auto che hanno vinto la Targa Florio nel periodo 1920 - 1954 e attraverso i kit ancora reperibili è possibile completare altre versioni, ma sono molti i modelli mancanti.

La Rami ha realizzato negli anni 60 la rossa Mercedes PS120 del 1924 di Werner, modello ripresentato nel 1986 come promozionale della Mercedes in occasione della rievocazione storica degli 80 anni della Targa Florio. Lo stesso modellino ma in scala 1/18 è stato recentemente proposto dalla CMC, si tratta di un piccolo capolavoro, imperdibile per i collezionisti. Di Eligor una bella realizzazione delle Bugatti 35 che hanno dominato dal 1925 al 1929. FB Model produce in serie limitata montata le Alfa Romeo P2 di Varzi (1930) e 2300 Monza di Nuvolari (1932) e Brivio (1933). Sono della Rio le Alfa Romeo P3 del '34 e del '35, recentemente riproposte anche con ruote a raggi fotoincisi. Top Model ha realizzato la Ferrari 166 S Allemano del 1948, la stessa auto è stata riprodotta in kit da MG. Ancora Top Model con L'Alfa Romeo 2500 competizione dei fratelli Bornigia del 1950. Di Jolly Model la Lancia Aurelia B20 del 1952 di

Bonetto, realizzata anche in un eccellente kit in resina da Tecnomodel. Brumm e Top Model hanno riprodotto la Lancia D24 vittoriosa nel 1954 con Taruffi.

Per quanto riguarda i kit, Tron ha recentemente proposto la Ferrari 166 SC di Biondetti del 1949; di Echoes la Frazer Nash 2000 di Cortese del 1951. Provence Moulage, Tecnomodel e Gamma hanno presentato la loro interpretazione della Lancia D20 di Maglioli (1953).

Il modello presentato è invece opera del modellista Enzo Manzo, partito da una base Monogram in scala 1/24 datata 1966 per realizzare la Bugatti tipo 35 C con la quale Albert Divo vinse nel 1929 per la seconda volta la Targa Florio.

Il modellista palermitano si è dedicato ai dettagli, incernierando correttamente il cofano motore, realizzando la cucitura esterna con filo d'acciaio delle parti della carrozzeria e le cinghie in cuoio che fermano le ruote di scorta. Anche il pilota francese con l'immane sigaretta in bocca è in posa accanto alla vettura, tutto inserito in una adatta ambientazione. Il modello appartiene alla collezione di Salvatore Requirez.