



**TARGAPEDIA**

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione  
EDUARDO DE STEFANI



ANNO 47 - N. 20 - 19 MAGGIO 1986 - L. 150

# auto italiana



**LA PRIMA SCHEDA DEL TOTO GRAN PREMIO**

**LA PORSCHE  
HA VINTO LA "TARGA"**

con WILLY MAIRESSE e HERBERT MULLER



Portatovi dalla stessa vettura che lo aveva urtato Bandini arriva al box, emozionato e infuriato

## 50° Targa Florio

La Ferrari 4 litri di Vaccarella-Bandini, in testa e avviata alla vittoria, è uscita di strada urtata dalla vettura di un pilota locale. Distrutte dall'uragano le formazioni ufficiali della Porsche e Ferrari la casa tedesca con i "privati" Mairesse-Müller, ha ottenuto la sesta vittoria nella gara siciliana. Eccellenti le prove delle Alfa Romeo, delle Lancia Fulvia e delle Alpine Renault

# HA DECISO UN DILET



La Ferrari G.T.O. di Marsala, protagonista involontario del fatto più importante della Targa Florio



Le appassionate speranze dei siciliani erano state espresse in ogni modo

**CERDA** — È stata, come tutte quelle che abbiamo visto negli ultimi dieci anni, una Targa Florio appassionante e drammatica. Una Targa Florio che ha tenuto avvinti per tutto il suo svolgimento, come è nelle tradizioni della gara siciliana che non può mai essere banale e noiosa, dato che il suo percorso (non assimilabile perché in continua variazione) è forse l'unico al mondo che permetta ancora una lotta di uomini, una vera battaglia sportiva.

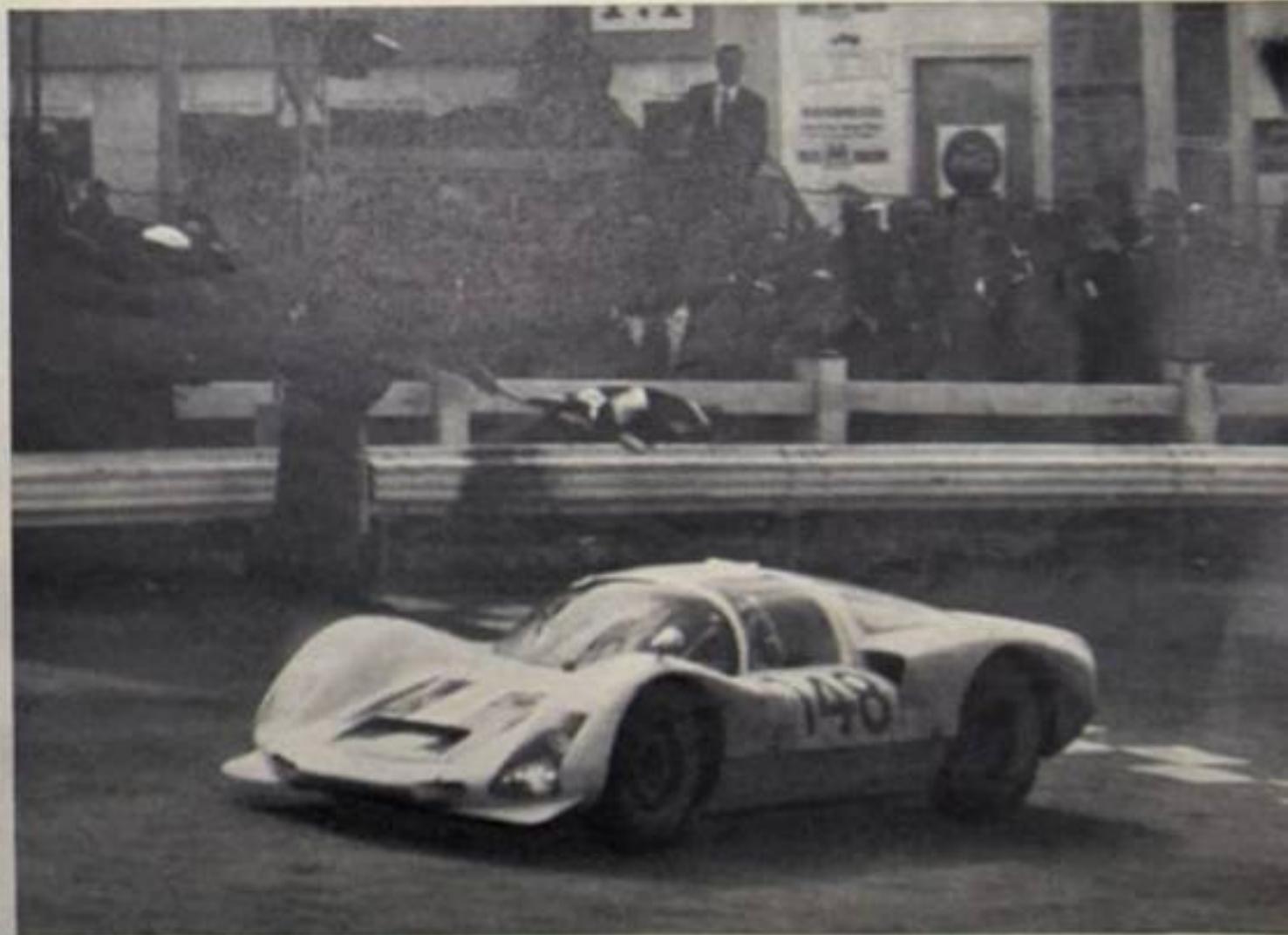
Una "Florio" nella quale sono state praticamente distrutte le due squadre ufficiali che da anni si contendono la vittoria in questa gara e che anche stavolta rappresentavano il motivo di fondo di questa Targa, giunta alle nozze d'oro con questa cinquantesima edizione che ha avuto una cornice particolare. Ferrari e Porsche, Porsche e Ferrari, sono state volta a volta vincitrici e sconfitte, con una prevaranza negli ultimi anni dieci anni della Porsche, che ha vinto cinque volte contro quattro della Ferrari (la decima volta la vittoria è andata a una Fiat 600, ma si trattava della edizione del 1957 disputata come gara di regolarità). Così nel bilancio generale la Ferrari era in vantaggio, contanto due vittorie nella Targa Florio 1948 e 1949, disputata sul Giro di Sicilia, ma era in svantaggio nel confronto diretto sul circuito classico delle Madonie.

Stavolta la Ferrari voleva pareggiare il conto, e aveva messo in campo uno squadrone compatto ed agguerrito, non soltanto per i mezzi ma soprattutto per gli uomini, adat-

# TANTE



Primo piano strategico, tra i tecnici  
e i piloti, al centro di gara.  
Per l'occasione è in più forte l'attenzione



L'arrivo dei vincitori,  
imprevedibili alla vigilia

## 50° Targa Florio

fissimi per temperamento e per conoscenza del percorso alla battaglia campale. Voleva pareggiare il conto e poteva farcela, la Ferrari, ma non c'è riuscita, e la Porsche ha potuto cogliere ancora un alloro che resterà nell'albo d'oro della corsa anche se assolutamente inaspettato e dovuto alla regolarità ed alla mancanza di sfortuna di un equipaggio che alla vigilia non figurava certo tra i favoriti.

Un equipaggio, tuttavia, che merita tutta la nostra e vostra considerazione, perché Willy Mairesse e Herbert Müller non sono certo da scoprire ed hanno dato prova molte volte del loro valore; un equipaggio di cui un componente, Mairesse, ha avuto tanta sfortuna negli ultimi anni e si meritava proprio un aiuto della sorte.

La Targa Florio del cinquantenario ha letteralmente distrutto le due squadre, con un susseguirsi di emozionanti vicende che hanno tenuto in tensione le decine di migliaia di siciliani che come sempre hanno fatto coro osannante nella più bella delle rappresentazioni sportive attuali, con momenti di gioia e momenti di apprensione paralleli al susseguirsi delle notizie sullo svolgimento della gara. C'è chi ha detto che la Ferrari deve andare alle corse delle macchine prototipo con più macchine di quante ne metta in campo, per decisione o necessità. In altre occasioni potremmo essere d'accordo, là dove sono necessarie le "grosse" per ottenere il successo. Ma alla Targa Florio la Ferrari era venuta in forze bastanti numericamente e qualitativamente, perché sul circuito delle Madonie le splendide Dino potevano ottenere almeno quanto le 4 litri, se non di più. C'era la 330 P3 di Vaccarella-Bandini, le Dino iniezioni di Scarfiotti-Parkes e Guichet-Baghetti, la Dino privata e normale di Biscaldi-Casoni. Almeno tre di questi equipaggi potevano logicamente puntare alla vittoria, e quello privato iscritto dalla Sant'Ambroeus poteva fungerne da rincalzo.

La Porsche aveva messo in campo anche lei quattro macchine: la inedita 8 cilindri da 2200 cc., due Carrera 6 col motore a iniezione e una Carrera 6 normale che ha corso nella categoria Sport (50 esemplari, essendo stata omologata a partire dal 1° maggio); oltre le Carrera 6 appartenenti a privati o Scuderie.

C'era dunque un notevole equilibrio, suffragato anche dai tempi delle prove ufficiali del venerdì, premessa a un duello gigantesco tra le due formazioni e promessa di prestazioni umane eccezionali. Ci apprestavamo a godere lo spettacolo e con noi i siciliani, buongustai che hanno appreso attraverso la Targa Florio a distinguere senza sbagliare i campioni, i campioni veri.

A Cerda, sì, ma soprattutto nei paesi che la Targa attraversa, abbiamo visto a quali punti possa giungere l'entusiasmo derivante da competente passione sportiva e non soltanto dallo spettacolo. A Collesano (tutta per la Ferrari e soprattutto per Vaccarella) scritte sui muri e sulle strade, striscioni appesi alle case e dipinti con l'amorevole cura che si mette nelle cose che si amano. A Campofelice, diviso tra il tifo Ferrari e il tifo Porsche, la vigilia della Targa era qualcosa di paragonabile ad una vigilia di Inter-Milan o Roma-Lazio.

C'erano tutte le premesse per una Targa Florio memorabile ne è venuta fuori una ripetizione della Le Mans dell'anno scorso. Perché?

Ci si è messo il tempo, il cattivo tempo. In Sicilia, di questa stagione, abbiamo spesso avuto giornate temporalesche, con acquazzoni improvvisi ma di breve durata. Ricorderete quello tristemente famoso del 1963 che provocò lo sbandamento della Ferrari di Mairesse permettendo alla Porsche una vittoria in extremis sulla quale i tedeschi non poteva-



Pucci-Arena, siciliani, sono terzi con la Porsche Carrera 6



La magnifica Giulia TZ di Pinto-Todaro



Makinen-Rhodes su M.G.B., primi di classe



Cella-Marzi formidabili con la Lancia Fulvia HF





Entusiasmo a Collesano: passa la Dino di Guichet-Baghetti

no contare. Stavolta il tempo è stato di un brutto da continente. Sabato ci si era svegliati col sole, ma già verso la fine della mattina il cielo si era coperto. Si pensava al solito temporale: fu un uragano, che durò tutta la giornata e continuò nella notte. Ho detto uragano ed il termine è esatto. Quando all'alba tutti ci mettemmo in cammino verso Cerda, pareva tutto finito. Il guiso grosso però era accaduto: i torrenti d'acqua che si erano rovesciati sulle Madonie avevano fatto smottare terra e sassi sulla pista, avevano ammantato i campi, sui quali sono passati gli spettatori che quando faceva ancora notte si erano appostati nei punti migliori. Con le ruote delle automobili, con le scarpe, era stato portato sulla strada il fango appiccicoso, argilloso, che si aggiungeva a quello trasportato dalla furia della pioggia, che si aggiungeva ai sassi aguzzi franati dalla montagna. La strada della Targa era diventata carrareccia, tratturo. Il sole però asciugava il fango e quando le macchine venivano finalmente lanciate, pian piano le traiettorie continue e identiche avevano disegnato una nuova pista. Fu allora che il dramma incominciò. Altra pioggia, stavolta "normale", cioè a scrosci temporaleschi, ven-

ne a bagnare le piste ed a sciogliere le croste fangose, talché subito l'asfalto divenne sapone e l'impresa già difficile di guidare velocemente divenne esercizio di acrobazia.

Vaccarella, entusiasticamente, aveva portato in testa la Ferrari 4 litri, le Porsche erano vicine, mescolate alle Dino. La battaglia era scatenata e non si poteva dire decisa, ma certo le quattro litri di Maranello era la lepre più rapida dei cacciatori. Guideris, questa grossa macchina, era impresa da supercampioni, impresa che Vaccarella e Berdini compivano con eccezionale bravura. Berdini era in giornata felicissima e valeva almeno quanto Vaccarella, anzi era forse più calmo, non avendo la grossa responsabilità di dover accontentare il doppio muro di persone che volevano ad ogni costo un'altra vittoria del loro beniamino, del siciliano che li rappresentava tutti. Così le vicende, anche se alterne per il gioco dei rifornimenti, sembravano decisamente volgere a favore del rosso delle Ferrari. Scarfiotti e Parkes compivano prodezze memorabili, Guichet e Baghetti, leggermente attardati all'inizio, erano tra i primi.

Nel campo delle Porsche le mosse tattiche erano calme e ragionate.

Bonnier che doveva far coppia con Davis alla guida della nuova 8 cilindri aveva preferito la collaudata 6 cilindri alle incognite della macchina nuova più potente, ed era quindi passato a far compagnia a Mitter. Gunther Klass aveva perciò iniziato con la 8 cilindri e dopo il primo giro era passato all'attacco, dimostrandosi uomo di punto e conferma delle sue qualità, che un giornale siciliano aveva ignorato definendolo "un certo Klass, il signor Rossi dell'automobilismo". La Ferrari 4 litri era fortissima, ma la Porsche intendeva dimostrare che le sue macchine lo erano altrettanto.

Avremmo potuto avere un duello memorabile. Invece verso la fine del secondo giro la pioggia ricominciava. Ed i guai si accumulavano a catena sull'una e sull'altra squadra.

La Dino di Biscaldi-Casoni si fermava al box col tergicristallo rotto (si ripeteva la 1000 chilometri di Monza). Guichet era ritardato dallo stesso inconveniente; tra l'altro Biscaldi, svantaggiato dalla scarsa visibilità ha "toccato" e deve fermarsi per cambiare una ruota.

Mitter pensava a guidare la corsa, con un leggero margine su Vaccarella. Poi il primo fattaccio: Mitter uscirà di strada, dopo aver compiuto un testa-coda; e non per aver subito urti, come si è affermato, ma da solo. Il giro prima era uscito di strada Glemser con l'altra Porsche Carrera che nei primi giri era stata guidata da Hermann. Delle macchine ufficiali restavano la 8 cilindri di Klass-Davis e la Carrera 6 normale di Pucci-Arena. La Ferrari pareva avviata ad una bella affermazione anche di massa, ma la malasorte era pronta.

Mike Parkes aveva avuto un incidente durante le prove del venerdì. Era uscito di strada nella discesa tra Collesano e Campofelice, nella curva detta "dell'ubriaco". Aveva abbattuto un alberello, sradicato due paracarri e si era fermato con la macchina attorcigliata attorno ad un albero robusto, che aveva impedito la discesa della Dino dalla scarpata ripida e lunga. La macchina era stata riparata dopo un lavoro estenuante, che aveva sottoposto meccanici e tecnici a dura prova, tanto che l'ing. Forghieri aveva dovuto disertare i box durante la corsa, costretto a letto da una febbre da cavallo. Con la stessa macchina Parkes ha ancora "toccato", tradito dal fondo scivoloso in una curva che nel giro precedente era buona. Il danno maggiore lo hanno avuto gli attacchi del motore, e così la macchina è stata fermata, essendone impossibile la riparazione. In quel momento era in testa, e la 4 litri gli era vicina.

L'eliminazione progressiva dei protagonisti era stata, come si vede, terribile. Le condizioni della strada hanno avuto un ruolo de-



L'Alpine Renault 1300 di De Lageneste-Rosinski



Ravetto-Starrabba (Ferrari LM) vincitori di classe



La Fiat 61 di Greder-Ligier, uscita di strada all'ultimo giro, verrà classificata



La ASA di Sanilla-Pinto, vera macchina di serie

## 50° Targa Florio

terminante, naturalmente, ma c'è stata anche la meravigliosa combattività degli uomini a influenzare gli avvenimenti. C'era la volontà, a suggerire di dare il tutto per tutto, di forzare sempre pur nelle condizioni proibitive della corsa. E gli uomini si sono superati, fornendo una prova magnifica di agonismo, che per noi è stata la cosa più bella di questa gara.

A questo punto è intervenuta la sfortuna. Sfortuna che è stata funzione del carattere stesso di gare come la Targa Florio, dove insieme con piloti esperti e allenati corrono piloti entusiasti, appassionati, ma che non hanno ovviamente le abitudini dei professionisti. È stato uno di questi piloti, senza colpa, a determinare la successiva decisiva svolta, quella che ha tolto di mezzo la quattro litri Ferrari, guidata da Bandini. Raggiunto dalla 330 P3 il pilota di una Ferrari GTO ha voluto essere corretto, e per segnalare che si era accorto della presenza alle sue spalle ha alzato una mano, volendo significare che aveva visto e che pregava di attendere un istante prima di lasciar libero passaggio. C'era una curva a destra e si è allargato a sinistra per impostarla. Bandini ha interpretato il gesto e la mossa come la avrebbe interpretata qualunque pilota professionista, abituato al gergo muto della pista, cioè che l'altro gli lasciava il passaggio e si spostava per favorirlo. Così si è infilato nel passaggio avendo a sinistra la macchina da superare e a destra il ciglio della strada. In quel momento, quando la Ferrari aveva quasi compiuto il sorpasso, l'altro ha piegato a destra ed il muso della GTO ha urtato la fiancata sinistra della quattro litri, che è stata spinta fuori strada, capottando. Bandini se l'è cavata molto bene, uscendo dalla macchina capovolta dopo aver sfondato a pugni i vetri laterali, ma la corsa era finita; e finivano anche le speranze della Ferrari.

Dai box passava prima la 8 cilindri di Klass, che pareva avviata al successo. Ma poco dopo anche questa si fermava, non per una uscita di strada come si era creduto, ma per la rottura della sospensione posteriore.

Di colpo balzava in testa la Porsche Carrera 6 di Mairesse-Muller, che aveva progressivamente guadagnato posizioni su posizioni per il semplice fatto dell'eliminazione di chi li precedeva. E non c'era più niente da fare.

È stata, alla fine, la corsa degli ex sfortunati. Mairesse e Baghetti, che negli ultimi tempi avevano conosciuto molte disavventure, spesso ingiustamente, hanno trovato in questa Targa Florio un poco di fortuna; ma una fortuna che si sono guadagnati, loro ed i loro compagni, con una condotta di gara accorta, regolarissima e meritoria.

Abbiamo finora parlato delle due formazioni protagoniste della battaglia per il primo posto. La Targa Florio del cinquantenario era tutta imperniata sul duello italo-tedesco, ma c'erano altri interessanti motivi, da non trascurare.

Nelle condizioni in cui si è svolta, la cor-

sa ha messo in luce particolare le qualità, ad esempio, delle Lancia Fulvia HF, che sul bagnato, sul terreno scivoloso, hanno compiuto prodezze incredibili. Leo Cella ha surclassato tutti, nei primi giri, arrivando addirittura a tempi vicini a quelli delle Ferrari e delle Porsche. Ha strabattuto le B.M.C. Sprite e con la pioggia avrebbe fatto strabiliare; la rottura del tubo di riempimento del serbatoio lo ha costretto ad un vero calvario di rifornimenti volanti (tre volte ogni giro) che rende magnifica la sua posizione finale. Avrebbe potuto essere molto più in alto! Le Lancia Fulvia HF hanno comunque fornito una prestazione collettiva di tutto rilievo.

L'Alpine Renault 1300 a sua volta ha ottenuto il sesto posto assoluto, il che è notevolissimo, dopo aver sostenuto una lotta bellissima con la Fiat Abarth di Virgilio, il quale al secondo giro è stato ritardato da noie al cambio. Dopo aver superato il momento critico Virgilio ha tentato di recrudere, ma nella foga è uscito di strada ed ha riportato ferite di una certa gravità.

La prestazione proporzionalmente più interessante è stata quella delle Alfa Romeo Giulia TZ della Autodelta. Bianchi-Bussinello sono stati costantemente tra i primi e la tenuta di strada e la maneggevolezza della loro macchina ha avuto modo di riflettere proprio nella fase critica. La rottura di un ammortizzatore ha impedito loro di essere meglio classificati, ma il quarto posto di Pinto-Todaro è un risultato di tutto rilievo, che conferma insieme con le qualità della macchina la classe dei piloti.

Sfortunata invece le ASA, una 1100 e una 1800 che non hanno potuto terminare la gara. Una si è fermata col motore rotto (quella di Dini-Dalla Torre) e l'altra è uscita di strada (quella di Pianta-Sir Ortensio); la ASA 1100 privata di Semilia-Pinto è classificata onorevolmente. Sfortunata anche la Bizzarini, che si è fermata al primo giro.

Una nota di merito per Ravetto-Starrabba, che hanno condotto in porto la loro Ferrari LM nonostante il blocco della seconda velocità, che alla Targa significa la riduzione alla metà delle possibilità di una macchina.

Tra gli sfortunati di questa Targa sono Geki-Zeccoli, che con la Giulia TZ avevano marciato benissimo; la macchina è uscita di strada quando Geki è stato tradito dal fango.

Chiudiamo le note riguardanti gli uomini segnalando la prestazione di Umberto Maglioli. Chiamato all'ultimo momento a sostituire il francese Buchet al volante di una Carrera 6, Maglioli ha dimostrato di avere ancora intatte le sue eccellenti doti. Con Bourillot ha terminato al quinto posto, ma si deve precisare che ha perduto moltissimo tempo per la rottura di una delle porte a farfalla della Porsche.

Della organizzazione della Targa dobbiamo dire che abbiamo avuto l'impressione che i palermitani abbiano voluto fare molte cose buone, constatando che molte iniziative nuove sono state abbozzate. È certo che la volontà di fare meglio esiste, però quest'anno molte buone idee sono state appena sbazzate. I rapporti ed i servizi con la stampa sono da rivedere non tanto per l'opera dei preposti, che è stata solerte, quanto nel loro insieme. E da rivedere sono ancora una volta i compiti ed i limiti di ingerenza delle forze di Polizia nelle organizzazioni sportive. A Cerda abbiamo dovuto constatare ancora una volta che le forze dell'ordine, magari per eccesso di buona volontà, hanno sconfinato nell'autoritarismo, che è fuori posto e che ottiene deleteri effetti, specie se applicato a inviati stranieri, che trovano esca per apprezzamenti malevoli verso l'intero Paese. In una grande gara internazionale quale la Targa Florio queste cose non debbono acca-



Parkes è in ritardo.  
Scarfiotti attende preoccupato



Casoni riparte,  
senza tergicristallo dall'inizio



### TORNA IN CLASSIFICA LA FORD GT 40

**PALERMO** — Al momento di andare in macchina apprendiamo che i commissari sportivi della 50. Targa Florio, in accoglimento del reclamo presentato dalla Ford France in merito alla esclusione dalla classifica generale e da quella per classi della vettura "Ford GT 40" uscita di strada all'ultimo giro, hanno inserito la suddetta vettura, pilotata dall'equipaggio Greder-Ligier, al dodicesimo posto della classifica generale assoluta e al primo posto nella classifica della categoria Sport per vetture da oltre 2000 cc.



Parkes è arrivato, ma la macchina è inservibile



Rifornimento alla Porsche 8 cil. Scende Davis, poi Klass abbandona



dere. E sarebbe bene che fosse l'A.C.I. a prendere contatti con le più alte Autorità perché una volta per tutte fossero discussi e chiariti alla base i problemi relativi alla presenza delle forze dell'ordine, che non debbono essere nemiche degli organizzatori ma collaboratrici. Il che, nel suo significato, vale anche per i membri dell'organizzazione, che troppo spesso si ammantano di autoritarismo, fino al punto che un semplice guardiano di un cancello diventa barbarozoso e persino allettoso.

Così come non approviamo taluni nei importanti, quali la scomparsa dei commissari sportivi prima della pubblicazione delle classifiche, e l'uscita delle macchine dal parco chiuso prima che i concorrenti siano in grado di sporgere eventuali reclami. Sono cose che debbono essere rivedute. Perché la Targa Florio, la più bella delle nostre gare, deve essere anche la migliore.

FRANCO LINI

### LA SCHEDA DELLA GARA

NOVA: 24 Targa Florio

LOCALITÀ E DATA: Cerda, 8 maggio 1964

PROVA: di velocità valida per campionato italiano Serie A (2000 e oltre 2000 cc.), Trofeo Internazionale Serie Prototipi 1 e 2 (2000 e 2000 cc.), Challenge mondiale di velocità a durata 1964. Campionati Italiani velocità scudetti da Leggere S.p.A. Torino, Sport e Sport-Prototipi Campionati di Francia Gran Torino.

PERCORSO: piccolo Circuito della Madama, di km. 7,1 da ripetere 20 volte per complessivi km. 142

LE CLASSIFICAZIONI

#### GENERALE ASSOLUTA

1. Mairesse-Müller (Porsche Carrera 6) in 7.18'32"3, alla media di kmh. 95,961; 2. Guichet-Baghiotti (Ferrari Dino) in 7.22'52"5; 3. Pucci-Arena (Porsche Carrera 6) in 7.24'38"7; 4. Pisto-Taddei (Alfa Romeo TZ) in 7.45'24"1; 5. Scudetti-D. Maglioli (Porsche Carrera 6) in 7.51'35"7; 6. De Lagnese-Bonazzi (Alpine Renault 1300) in 7.52'27"4; 7. Vivaldi-Droini (Alpine Renault 1300) in 7.55'23"7; 8. Capuano-Lutteri (Porsche Carrera 6) in 8.00'34"2; 9. Malmgren-Rosdahl (MG) in 8.02'37"7; 10. Bonicelli-Bianchi (Alfa Romeo TZ) in 8.04'44"2; 11. Cella-Merli (Lancia Fulvia HF) in 8.25'24"7, seguono per 9 giri completati 12. Scudetti-Corona (Ferrari Dino 206) in 7.57'12"7; 13. Savetta-Davidda (Ferrari LM) in 7.27'30"9; 14. Niccolini-Lavagna (Ferrari LM) in 7.25'27"4; 15. Hardley-Hodges (MG) in 7.28'50"7; 16. Baker-Aaltonen (Austin Healey) in 7.32'18"7; 17. Semola-Pisto (Alfa Romeo) in 7.38'32"2; 18. Thomas-Guilhaudou (Alpine Renault) in 7.48'42"7; 19. C. Maglioli-MC (Lancia Fulvia HF) in 7.41'34"7; 20. Tortorelli-Falder (Porsche 1400) in 7.45'28"7; 21. Martini-Schubert (Ferrari Dino 206) in 7.45'32"3; 22. Rizzo-Alampi (Alfa Romeo Giulietta Sport) in 7.44'46"7; 23. Novellino-Spinin (Ferrari LM) in 7.52'46"7; 24. Niccolini-Pellizzer (Porsche 811) in 7.55'30"2; 25. Tortorelli-Zarimar (Lancia Fulvia HF) in 8.00'22"4; 26. Palmieri-Tarantini (Lancia Fulvia HF) in 8.14'25"2; 27. Capuano-Davidda (Lancia Fulvia HF) in 8.19'22"3; 28. Gendola-Bonazzi (Lancia Fulvia HF) in 8.22'50"7, segue con 7 giri completati 29. Torregalli-Pardi (Porsche 1400 SC) in 7.37'28"3.

#### CATEGORIE E CLASSI

##### GRAN TURISMO

CLASSE 1300 cc.: 1. Cella-Merli in 8.25'24"7; 2. C. Maglioli-MC + 9 giri; 3. Novellino-Spinin 9 giri; 4. Palmieri-Tarantini 9 giri; 5. Capuano-Davidda 9 giri; 6. Gendola-Bonazzi 9 giri, tutti su Lancia Fulvia HF.

CLASSE 1400 cc.: 1. Torregalli-Pardi (Porsche SC) 7 giri.

CLASSE OLTRE 1400 cc.: 1. Malmgren-Rosdahl (MG) in 8.02'37"7; 2. Hodges-Hardley (MG) 9 giri; 3. Tortorelli-Falder (Porsche P11) 9 giri; 4. Martini-Schubert (Ferrari Dino) 9 giri; 5. Niccolini-Pellizzer (Porsche 811) 9 giri.

##### SPORT

CLASSE 1300 cc.: 1. De Lagnese-Bonazzi (Alpine Renault 1300) in 7.52'27"4; 2. Vivaldi-Droini (Alpine Renault 1300) in 7.55'23"7; 3. Thomas-Guilhaudou (Alpine Renault 1300) 9 giri; 4. Rizzo-Alampi (Alfa Romeo Giulietta) 9 giri; 5. "Tor Pisto" + Scudetti (Alfa Romeo Giulietta) 11 km; 6. Tortorelli-Merli (Alfa Romeo Giulietta) 11 km; 7. Maggiore-Valente (Sinx Abarth) 11 km.

CLASSE 1400 cc.: 1. Pisto-Taddei (Alfa Romeo TZ) in 7.45'24"1; 2. Bonicelli-Bianchi (Alfa Romeo TZ) in 8.04'44"2; 3. Capuano-Lutteri (Alfa Romeo TZ) 11 km; 4. De Lagnese-Bonazzi (Alfa Romeo TZ) 11 km; 5. "John Walker" + Scudetti (Alfa Romeo) 11 km; 6. Gendola-Pardi (Alfa Romeo) 11 km.

CLASSE 2000 cc.: 1. Mairesse-Müller in 7.18'32"3; 2. Pucci-Arena in 7.24'38"7; 3. Scudetti-D. Maglioli in 7.51'35"7; 4. Capuano-Lutteri in 8.00'34"2, tutti su Porsche Carrera 6.

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1. Savetta-Davidda (Ferrari LM) 9 giri; 2. Novellino-Spinin (Ferrari LM) 9 giri; 3. Bach-Marsala (Ferrari GTD) 11 km.

##### SPORT-PROTOTIPI

CLASSE 2000 cc.: 1. Guichet-Baghiotti (Dino Ferrari) in 7.22'52"5; 2. Scudetti-Corona (Dino Ferrari) 9 giri; 3. Baker-Aaltonen (Austin Healey) 9 giri; 4. Semola-Pisto (Alfa Romeo) 9 giri; 5. Tagliavia-Sermin (Ferrari TZ) 11 km.

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1. Niccolini-Lavagna (Ferrari LM) 9 giri.

I resti della Fiat Abarth 1300 di Virgilio dopo l'uscita di strada



## 50° Targa Florio

### La tecnica

**CERDA** — « In ogni corsa noi avremo qualcosa di nuovo », ci aveva detto tre settimane fa a Hockenheim l'ing. Piech, capo dei servizi tecnici della Porsche. Eravamo a Hockenheim per una prova pratica della Porsche Carrera 6, che abbiamo potuto apprezzare in tutti i suoi aspetti sulla velocissima pista tedesca che in questi giorni sta subendo una trasformazione radicale. La pioggia non ha impedito a Herrmann e Mitter, che erano i nostri "autisti" nella impegnativa prova ad alta velocità, di far valere le doti di questa macchina, che sono davvero notevoli. E dopo le nostre emozioni personali e quelle procurateci dai due piloti ufficiali della Porsche, abbiamo avuto l'intermezzo di una colazione, durante la quale il nostro vicino, l'ing. Piech, ci ha in un certo senso svelato i programmi della sua casa.

La ghiotta promessa di novità tecniche a getto continuo è stata mantenuta a partire dalla Targa Florio, nella quale in realtà le novità sono state due: l'iniezione sul motore 6 cilindri della Carrera 6 e il nuovo motore 8 cilindri da 2200 cc.

Il motore 6 cilindri a iniezione era stato già utilizzato durante le prove per la 24 ore di Le Mans, in aprile, ma soltanto adesso ce ne vengono svelate le caratteristiche essenziali. La meccanica è la stessa del motore delle Carrera 6 di serie, ma le testate sono nuove e l'alimentazione viene effettuata tramite una pompa Bosch che fornisce agli iniettori benzina ad alta pressione. Si tratta di una pompa in linea a sei elementi pompanti, con sei valvole di ritegno, tale e quale a

quelle Bosch utilizzate per i motori Diesel, con ovviamente lavorazioni e materiali speciali adatti alla benzina anziché alla nafta. La variazione di mandata del carburante viene effettuata dalla conosciuta disposizione a cremagliera, che facendo girare il pistoncino dell'elemento pompante modifica la posizione della scanalatura elicoidale del pistoncino in rapporto al foro di scarico del cilindretto.

Il carburante viene inviato agli iniettori ad una pressione di circa 45/50 atmosfere, vale a dire dieci volte più della pressione utilizzata per le pompe Lucas che sono usate su quasi tutti i motori a iniezione indiretta. Gli iniettori sono del tipo a fungo, vale a dire con una forma che ricorda grosso modo quella delle comuni valvole di un motore quattro tempi. L'alta pressione di iniezione del carburante permette una completa polverizzazione della benzina nel momento in cui viene espulsa dall'iniettore ed entra in contatto con l'aria proveniente dal condotto di aspirazione. Poiché l'iniettore è posto vicinissimo al "fungo" della valvola di aspirazione, ciò permette una miscelazione aria-benzina pressoché perfetta, con una notevole influenza sulla omogeneità della miscela aspirata dal cilindro e con un netto miglioramento del riempimento. Di conseguenza vi è un miglior rendimento termico e quindi una migliore disponibilità di potenza.

Lo scopo ricercato dai tecnici della Porsche non era tuttavia tanto l'aumento di potenza quanto la riduzione del consumo specifico, riduzione che è stata ottenuta — ci è stato detto — nella misura del 6% a parità di potenza. E questo è un fattore molto importante per le gare di durata (con un pensiero alla 24 ore di



Il motore della Porsche 8 cilindri da 2200 cc.

Le Mans). Altro vantaggio rilevante di questo sistema è la perfetta progressività nelle accelerazioni, progressività nettamente superiore a quella ottenibile con i carburatori.

Il motore Porsche 8 cilindri da 2200 cc. che ha corso la Targa Florio somiglia moltissimo, in apparenza, all'otto cilindri noto. Ma comporta notevoli differenze all'interno, con un nuovo albero a gomiti, nuove bielle e nuovi pistoncini. Non possiamo sfortunatamente dare indicazioni più precise su questi particolari, ma abbiamo saputo che il volano motore è montato su elementi elastici parastoppi e che anche la frizione è di tipo nuovo.

La potenza che ci è stata annunciata è di circa 250 CV, potenza specifica quindi relativamente bassa, con la caratteristica essenziale nella disponibilità

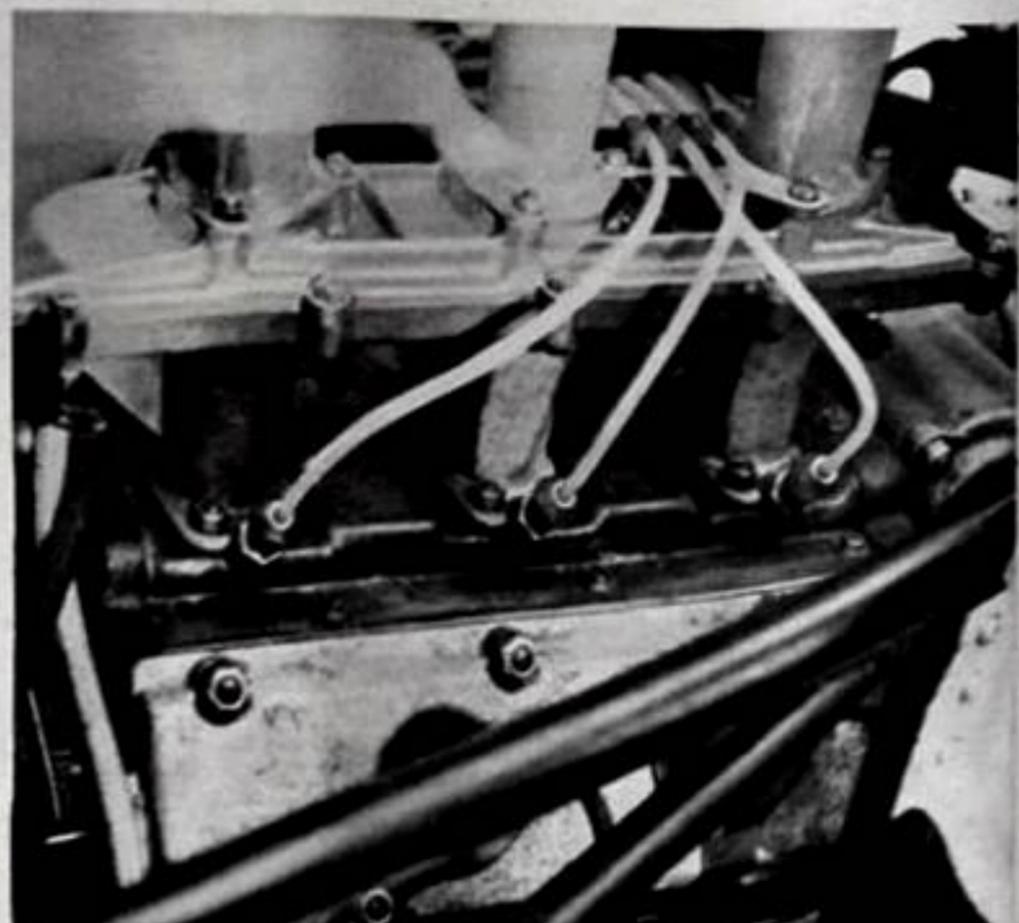
di una soddisfacente coppia motrice già a basso regime. Pare infatti che la zona di utilizzazione di questo motore vada dai 4000 agli 8000 giri, il che è enorme per un motore da corsa.

L'alimentazione di questo motore è effettuata da quattro carburatori Weber doppio corpo verticali da 42 mm.; in fase di esperienza erano stati montati anche carburatori più grandi ma l'accrescimento di potenza non è stato ritenuto sufficiente a compensare il maggior consumo, tanto più che almeno per la Targa Florio la disponibilità di potenza massima passa in secondo ordine rispetto alla... sobrietà ed alla elasticità. E' possibile che per corse come la "24 Ore" di Le Mans queste caratteristiche vengano variate, date le differenti condizioni di impiego.

F. L.



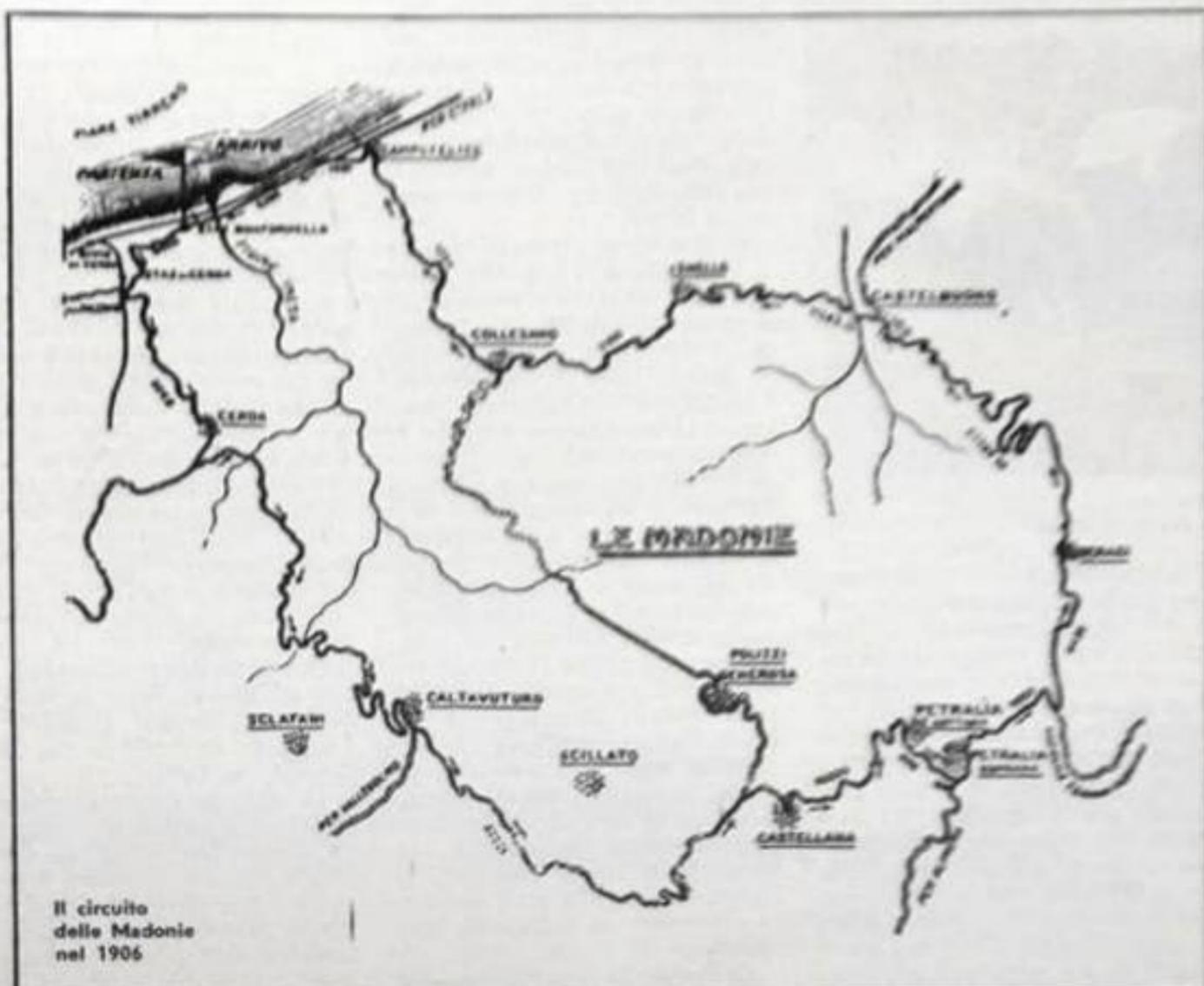
La pompa d'iniezione Bosch della Carrera 6. I condotti d'aspirazione sono in materia plastica



Gli iniettori della Carrera 6 sono fissati alle testate e confluiscono sulle valvole

## Ha 50 anni la corsa inventata da Vincenzo Florio

di CARLO DASSO



Mezzo secolo di evoluzione e di storie dell'automobilismo sportivo è passato sul suolo di Sicilia dove da sessant'anni si disputa la Targa Florio, una corsa che dal lontano 1906 ad oggi, è stata una delle più ardue, più belle ed interessanti.

Vincenzo Florio, ricco e splendido signore siciliano, appassionato di automobili e di corse, si era prefisso di istituire una gara che portasse il suo nome ed avesse questo duplice scopo: attirare in Sicilia l'attenzione del mondo industriale, sportivo e turistico e creare un circuito permanente che fosse, ai fini del progresso dell'automobile, un banco di prova ed un severo collaudo per le vetture partecipanti. Si trattava quindi non solo di istituire una corsa vista dal lato sportivo, ma soprattutto una manifestazione che recasse un valido contributo alle tecniche automobilistiche.

Il Circuito delle Madonie con le sue innumerevoli curve, i suoi tratti pianeggianti, i suoi rettili, il "sal e scendi" dovuto alle diverse altitudini, era proprio il percorso ideale quale Florio intendeva. Il concetto della Targa, era quello di attenersi il più possibile al tipo di vettura da turismo, onde fosse la gara un ottimo collaudo per veleggiare i pregi ed i difetti delle macchine. Concetto pratico ed encomiabile. Però, con lo sviluppo e l'interesse sempre maggiore che si andava concentrando su tale competizione, la vettura da turismo finì fatalmente per cedere

# LE NOZZE D'ORO DELLA "TARGA"



Cagno su Tala, vincitore della Prima Targa, conversa con Vincenzo Florio



Vincenzo Florio nel 1906



Come erano le strade alla Targa Florio del 1919. L'Italia di Moriondo in mezzo al fango nei pressi di Cerda

il posto a quella da corsa e di formula sport.

Aver saputo organizzare nel 1906 una corsa in Sicilia non fu certo uno scherzo da nulla, ma Vincenzo Florio, da uomo dinamico quale era, non si lasciò travolgere dalle numerose difficoltà iniziali e diede il via così bene alla Sua Targa, che essa sopravvive ancora oggi.

Fin dagli inizi del secolo, il fulcro delle competizioni automobilistiche fu per la maggior parte situato in Francia e, l'aver saputo dal 1906 in poi, attrarre fortemente l'interesse sportivo in Sicilia, fu un grande merito di Vincenzo Florio che volle dimostrare che anche la Sua terra era in grado di fare qualcosa di serio per la nascente motorizzazione. Se dalle industrie del nord Italia venivano prodotte automobili che non temevano confronto con quelle straniere, dalla Sicilia venne la più celebre corsa del mondo che diede lustro all'automobilismo sportivo italiano, dimostrando che anche da noi si sapeva fare le cose con impegno e di non essere secondi a nessuno.

Il 6 maggio 1906, è la data che diede il via al carosello di tutte le Targhe Florio, una data storica che segna una importante pietra miliare nel nostro automobilismo sportivo.

Se, con un termine automobilistico, si potesse fare marcia indietro, sarebbe estremamente bello poter rivivere quel grande giorno di sessant'anni fa. Poiché la marcia della nostra esistenza è ingranata solo in avanti, cercheremo di illuderci in un ritorno immaginario leggendo qualche brano dal primo di quei magnifici volumi "Rapiditas" (altro capolavoro di Florio), che narra le vicende della prima Targa.

Sofferamoci brevemente ai servizi inerenti alla corsa: un'organizzazione che rispetto al tempo, farebbe impallidire quelle di oggi.

Ecco quanto si legge: « Disposizioni dell'Autorità Pubblica: Per decreto del 30 aprile 1906 il

Prefetto della Provincia di Palermo proibì la circolazione dei veicoli e dei pedoni sulle vie del circuito dal 5 maggio a mezzanotte fino alla fine della corsa. Egli dispose che nei luoghi ove potevasi formare agglomeramenti di persone le vie fossero fiancheggiate da barriere fornite di passerelle per il passaggio del pubblico. Per assicurare la esecuzione di quest'ordine si mobilitarono 200 carabinieri, un gran numero di agenti di polizia e 3.000 uomini di fanteria di linea schierati lungo il percorso. Una compagnia di bersaglieri ciclisti era incaricata del servizio staffetta ».

Come si vede, a quel tempo le cose si facevano sul serio, uno schieramento di forze che sembrava una mobilitazione. Più oltre, sempre da "Rapiditas", rileviamo ancora: « Telegrafo - Nel circuito vi sono otto uffici telegrafici nei diversi paesi attraversati dal percorso. Questi otto uffici furono allacciati con un ufficio telegrafico provvisorio fornito di quattro macchine Morse, installato per l'occasione sul luogo delle tribune per metterle in comunicazione con tutta la linea percorsa dai corridori ». Nel 1906 i radiotelefonici da campo non esistevano e Florio provvide con un allacciamento telegrafico modello ad ottenere con rapidità tutte le comunicazioni sullo svolgimento della gara.

Anche l'attrezzatura sanitaria non scherzava: « Posti di soccorso: lungo tutto il circuito erano disposti 12 posti di soccorso, 9 dei quali erano confidati alle cure della Croce Rossa e tre a quelle dell'Associazione dei Soccorsi d'Urgenza. Ogni posto era composto da un medico, da due infermieri e da un commesso, con tutto il materiale necessario ».

Florio si preoccupò seriamente anche dei servizi logistici; a quel tempo i privati che disponevano di automezzi si contavano sulla punta delle dita e perciò bisognava provvedere per il trasporto in massa degli spettatori. Unica soluzione possibile era quella di ricorrere al trasporto ferroviario e, su questo argomento, sempre su "Rapiditas" si legge: « Strade Ferrate - La corsa fece accorrere una enorme folla, trasportata dalla ferrovia fino alle tribune, essendo stata stabilita per l'occasione una stazione provvisoria al punto di partenza della corsa. L'amministrazione delle Ferrovie aveva accordato una riduzione del 75% sul prezzo del biglietto ».

In quanto alle tribune eccone la descrizione: « Il punto scelto per la partenza della corsa è sulla lunga linea dritta che costeggia il mare e la ferrovia che va da Bonformello a Campofelice. Il punto è a due chilometri pressapoco, dalla piccola stazione di Bonformello, a 13 dalla cittadina di Termini Imerese e a 50 dalla stazione di Palermo. Sulla sinistra del percorso sono installate le tribune riservate, che occupano 200 metri di lunghezza, riparatte da tende e inghirlandate di foglie e frutti di limoni e di aranci. Fra le tribune e la via, un vasto spazio è riservato agli assistenti muniti di biglietti di tribune. Dallo stesso lato vi è l'ufficio del totalizzatore (Florio non aveva trascurato anche l'importanza del gioco) ed un ristorante appositamente organizzato, che serve delle ottime colazioni all'aperto a prezzo fisso o alla carta, rinfreschi e bibite di ogni natura ».

La Targa Florio era un avvenimento nuovo, una manifestazione moderna in cui le corse delle automobili si sostituivano in quel momento a quelle dei cavalli, non mancava quindi il totalizzatore ed il pubblico elegante delle grandi circostanze perché la Targa non era solo una manifestazione sportiva ma anche mondana. Proprio in quelle tribune, le belle signore di Sicilia attorniate da uomini galanti, sfoggiavano vistosi vestiti di ultimo grido come al "pesage" dei grandi premi ippici così, come ce li dipinge Dudovich, nei suoi cartelloni a colori stampati sul primo numero di "Rapiditas".

Le strade del circuito erano quelle che erano, vale dire come tutte le altre in terra battuta e così rimasero fino all'avvento della bitumazione. In occasione dello svolgimento della prima Targa, il fondo stradale fu tuttavia sottoposto ad un procedimento che doveva evitare il sollevamento della polvere, e non fu dunque trascurato nulla per rendere perfetta l'organizzazione. I premi erano cospicui e, siccome si trattava di lire oro, bisognerebbe moltiplicarli per il valore attuale per rendersi conto dell'ammontare. Al primo arrivato toccarono 25.000 lire al proprietario della macchina e 5.000 lire al conduttore; al secondo: 8.000 e 2.000 lire; al terzo: 4.000 lire e 1.000; al quarto: 3.000 lire (solo per il proprietario); al quinto: lire 2.000 (sempre per il proprietario).

I partenti furono dieci e precisamente: Lancia su Fiat, Le Blon su Hotchkiss, Cagno su Itala, Fournier su Bayard Clement, Bابلot su Berliet, Pope su Itala, Le Tellier su Bayard Clement, De Caters su Itala, Rigal su Itala, Graziani su Itala.

La rappresentanza straniera fu forte e ciò conferma l'importanza che la Targa assunse oltre i confini d'Italia. Il primo a partire fu il grande e sfortunato Lancia su Fiat che dovette poi ritirarsi ma, per rivivere il febbrile momento di quell'inizio di gara, riportiamo le parole di quel tempo: « ...un colpo di cannone da Campofelice annunzia l'entrata del primo arrivato sul rettilineo che termina alle tribune. Subito dopo una tromba squilla: Lancia passa in mezzo alle acclamazioni, poi Cagno, che ha guadagnato 7 metri, poi Bابلot dopo alcuni secondi. La più grande impressione di lestezza è data da M. Fournier su Bayard Clement. De Caters passa a capo scoperto avendo perduto il berretto ».

L'Itala, la giovane marca torinese era scesa agguerrita con ben cinque vetture capeggiate da Cagno. La Fiat era in lizza con

La Fiat Grand Prix 2 litri 6 cilindri modificata per le corse su strada. Al volante: Pietro Bordino



una sola macchina ed i francesi erano presenti con due Bayard Clement, una Hotchkiss ed una Berliet.

Anche una donna in qualità di meccanico del marito prese parte alla prima Targa Florio: la francese signora Le Blon, moglie del pilota della vettura Hotchkiss.

La vittoria toccò ad Alessandro Cagno su Itala che percorse i 587 chilometri (tre giri del circuito), alla media di km. 46,800. In seconda posizione si classificò Graziani su Itala, in terza Bablot su Berliet, in quarta Rigal su Itala ed in quinta De Caters su Itala.

La storia della Targa Florio può riassumersi pressapoco in tre periodi: il primo che va dall'inizio (1906) allo scoppio della prima guerra mondiale (1914), il secondo: dal primo dopo guerra (1919) al secondo conflitto (1940) ed il terzo: dal secondo dopoguerra (1948) ad oggi.

Il percorso, non fu sempre quello della prima Targa. Il circuito subì vari allungamenti ed accorciamenti (piccolo, medio e grande circuito delle Madonie), la gara fu disputata anche sul giro di Sicilia ed al Parco della Favorita.

Dal 1906 al 1966 sarebbero sessanta gli anni della Targa Florio; dobbiamo però sottrarne dieci di sospensione dovuti alle due guerre, in tal modo l'otto maggio di quest'anno viene a coincidere con la cinquantesima edizione della gara.

Il primo periodo che va dal 1906 al 1914 ha visto la vittoria solo di vetture italiane (1906 Cagno su Itala, 1907 Nazzaro su Fiat, 1908 Trucco su Isotta Fraschini, 1909 Ciuppa su SPA, 1910 Carliato su Franco, 1911 Ceirano su SCAT, 1912 Snipe su SCAT, 1913 Nazzaro su Nazzaro, 1914 Ceirano su SCAT). La macchina che collezionò maggior numero di vittorie in tale periodo fu la SCAT ed i piloti che vinsero in maggior numero di volte, furono Nazzaro e Ceirano.

La vittoria di Nazzaro del 1907 è stata per il pilota e per la macchina torinese molto importante, poiché il binomio Nazzaro-Fiat conquistò in quell'anno il primo posto non solo nella Targa Florio ma anche nel Gran Premio di Francia e nella Coppa dell'Imperatore in Germania.

Le vetture che presero parte alle diverse Targhe di questo periodo, erano caratterizzate generalmente da motori di grossa cilindrata e pesanti telai su cui erano collocati due posti tipo baquets, avevano serbatoi di benzina molto capienti e di forma cilindrica collocati dietro i sedili dell'equipaggio e, dietro ancora, era sistemata una buona provvista di gomme di scorta che su quelle strade non erano di troppo. A cominciare dal 1912 e soprattutto nel 1914 molte macchine cominciarono ad avere una autentica carrozzeria tipo corsa.

Il secondo periodo della Targa che va dal 1919 al 1940 è stato

forse quello più interessante. Appena finito il primo conflitto mondiale le fabbriche cercarono di prendere attivamente parte alle competizioni sportive per imporsi all'attenzione della clientela. La Targa Florio fu quindi una gara che tutti ambivano vincere poiché l'eco di un tale successo avrebbe avuto ripercussioni favorevoli al prestigio della marca.

Nel 1919 avvenne la nostra prima sconfitta e la prima vittoria arrise agli stranieri: il francese Boillot su Peugeot vinse sul medio circuito delle Madonie. (Nel 1920 vinse Meregalli su Nazzaro, nel 1921 Masetti su Fiat, nel 1922 Masetti su Mercedes, nel 1923 Sivocci su Alfa Romeo, nel 1924 Werner su Mercedes, nel 1925 Costantini su Bugatti, nel 1926 Costantini su Bugatti, nel 1927 Materassi su Bugatti, nel 1928 Divo su Bugatti, nel 1929 Divo su Bugatti, nel 1930 Varzi su Alfa Romeo, nel 1931 Nuvolari su Alfa Romeo, nel 1932 Nuvolari su Alfa Romeo, nel 1933 Brivio su Alfa Romeo, nel 1934 Varzi su Alfa Romeo, nel 1935 Brivio su Alfa Romeo, nel 1936 Magistri su Lancia Augusta, nel 1937 Severi su Maserati, nel 1938 Rocco su Maserati, nel 1939 Villorosi su Maserati, nel 1940 Villorosi su Maserati).

La prima fase di questo periodo è stata certamente quella di maggiore interesse. Nella corsa del 1919, vinta da Boillot su Peugeot, vi fu schieramento di valorosi piloti italiani che purtroppo non ebbero fortuna e, fra questi, uno che si chiamava Enzo Ferrari, il futuro costruttore di Maranello, al volante di una CMN.

Nel 1920 la vittoria toccò a Meregalli su Nazzaro, il secondo posto andò a Ferrari su Alfa Romeo. In tale gara si distinse una donna coraggiosa ed una guida-trice di valore: la baronessa Maria Antonietta D'Avarzo. L'edizione del 1921 fu una delle più arroventate per il forte schieramento di concorrenti che erano scesi in campo per darsi battaglia. La Fiat presentava ufficialmente tre vetture tipo Grand Prix 1921 ad otto cilindri in linea di tre litri di cilindrata affidate a Bordino, Minoia e Wagner, ma non ebbe fortuna; vinse invece la Fiat del Conte Giulio Masetti, un vecchio tipo del 1914. Anche la squadra dell'Alfa Romeo fra cui figurava Enzo Ferrari ebbe la fortuna avversa.

Nel 1922 la Targa fu nuovamente vinta da Masetti che pilotava una Mercedes. La Fiat partecipò con una 3 litri Grand Prix 1921 affidata a Biagio Nazzaro, nipote di Feice, e con due 501 alla guida di Giaccone e Lampiano che nella loro categoria si piazzarono al primo ed al secondo posto, dimostrando le eccezionali qualità della vettura. Alla gara del 1922 prese anche parte una Mercedes affidata a

Minoia che adottava a titolo sperimentale il compressore di miscela (quella Mercedes fu la prima vettura tipo sport ad adottare in competizione il compressore, la priorità della sovralimentazione su una vettura tipo Grand Prix spetta invece alla Fiat modello 805 del 1923). Anche Alfred Neubauer, il futuro direttore sportivo della Daimler Benz partecipò a quella Targa al volante di una Austro Daimler modello "Sascha".

Nel 1923 per la prima volta vinse l'Alfa Romeo per merito di Sivocci seguito in seconda posizione da Antonio Ascari.

Nel 1924, tornò alla ribalta la Mercedes vincendo con Werner mentre Masetti su Alfa Romeo si piazzò al secondo posto.

Nel 1925 si iniziò il turno vittorioso delle Bugatti per opera di Meo Costantini che durò consecutivamente fino al 1929. (Nel 1926 vinse nuovamente Costantini, nel 1927 Materassi, nel 1928 e 1929 Divo, tutti su Bugatti).

Durante "l'era delle Bugatti", nel 1926 comparve sul circuito siciliano una nuova marca italiana: la Maserati e, purtroppo nello stesso anno e nella stessa Targa, in un tragico incidente, periva il Conte Giulio Masetti al volante di una Delage.

L'edizione del 1928 vide la partecipazione di una donna sudacissima e spericolata che diede molto filo da torcere a tutti i concorrenti maschili e per poco non sfiorò la vittoria: la cecoslovacca signora Elizabeth Junek che pilotava una Bugatti.

Nel 1930 cominciò la serie delle vittorie dell'Alfa Romeo. Nel 1930 si piazzò primo Varzi su una P-2 modificata (che si può ammirare al Museo di Torino), nel 1931 e 1932 le vittorie andarono a Nuvolari, nel 1933 vinse Brivio, nel 1934 rivinse Varzi, nel 1935 la vittoria toccò nuovamente a Brivio.

Nel 1936 per ragioni particolari, vi fu una Targa molto ridotta, cui parteciparono soltanto non sfiorò la vittoria, la cecoslo-

vittoria andò a Magistri su Lancia Augusta.

Dal 1937 al 1940 per quattro volte di seguito fu trionfatore la Maserati. Nel 1937, la prima vittoria della Casa del Tridente avvenne per merito di Severi, nel 1938 per opera di Rocco, nel 1939 e 1940 per le peripezie di Villorosi.

Con il 1948 ha inizio il terzo periodo che è tecnicamente interessante per le metamorfosi avvenute nelle vetture da competizione. In un primo tempo corrono ancora vetture da corsa e sportive tradizionali con il motore anteriore; in seguito, per la radicale trasformazione nel concetto delle auto da corsa e sportive, le vetture adottano il motore posteriore, una carrozzeria larghissima, gomme a sezione molto ampia, posto di guida sdraiato ecc.

Nelle prime gare del dopoguerra, quella del 1948, vince una nuova marca italiana con un nome non nuovo sulle Madonie: Ferrari. Il grande nome di Ferrari ricompare nuovamente alla Targa Florio, questa volta come marca di automobili.

Ecco i vincitori delle Targhe dal 1948 al 1965: 1948 Biondetti su Ferrari, 1949 Biondetti su Ferrari, 1950 Bornigia su Alfa Romeo, 1951 Cortese su Frazer Nash, 1952 Bonetto su Lancia Aurelia, 1953 Maglioli su Lancia 3000, 1954 Taruffi su Lancia 3000, 1955 Moss su Mercedes, 1956 Maglioli su Porsche, 1957 Colonne su Fiat 600 (formula di regolarità), 1958 Musso su Ferrari, 1959 Barth su Porsche, 1960 Bonnier su Porsche, 1961 Von Trips su Ferrari, 1962 Rodriguez su Ferrari, 1963 Bonnier su Porsche, 1964 Pucci su Porsche, 1965 Vaccarella su Ferrari.

Il 6 gennaio 1959 Vincenzo Florio, ormai settantaseienne, cessa di vivere a Eperney in Francia, lontano dalla sua Sicilia. Con lui scompare un'epoca ed il più bel periodo dell'automobilismo sportivo.

CARLO DASSO

Boillot su Peugeot  
vincitore della Targa Florio del 1919

# Peugeot



Diret. G. C. FRATELLI PIZENA & CESARE PIZENA - TORINO - Corso Sallustiana N. 17

AGENZIA GENERALE  
ITALIA & COLENTI

PEUGEOT

10000 BATTOLINI  
LAVORI - CATENE

LA  
VITTO  
RIDA  
NELLA  
TARGA  
FLORIO  
1919