

*Gare storiche /
La Targa Florio
ha ottenuto un doppio
exploit: un parco macchine di
prim'ordine e una gara appassionante.
E di nuovo protagonisti sono stati
i piloti siciliani*

I gattopardi

Plù di dieci Ferrari al via di un rally rappresentano un exploit che ogni organizzatore di gare sognerebbe. Alla Targa Florio, rinata quest'anno come gara di velocità per autostoriche, di purosangue del Cavallino addirittura ce n'erano 14, insieme con altre 100 vetture

re circa pronte a lottare sul filo dei secondi. Tutto come un tempo, come se il calendario si fosse fermato al 1965. E anche oggi, come tanti anni fa, nei giorni precedenti la gara la regione intorno a Palermo si è quasi fermata. Per tutta la settimana di metà ottobre, per le vie

*Oggi come ieri, la Targa non
perdona; accanto alla
Flaminia Zagato di Riva e
Albino, ferma contro un
guardrail, passa la Ferrari
Swb di Sage-Landerau.
The 1988 Targa Florio
proved a double succes for
the cars entered and the
level of racing.*





del capoluogo, tra il porto e l'autostrada in direzione di Cefalù, sui tornanti delle Madonie, i piloti in prova hanno bloccato il traffico a più riprese, facendo correre la gente fuori dai negozi e dai bar. La passione per l'auto di razza non è mai venuta meno in Sicilia. Molti i giovani appostati sui tornanti stretti o nei punti più insidiosi del circuito, tanto l'entusiasmo, tante le macchine fotografiche, le cineprese. La Targa oggi è rinata a rally (fondamentalmente per insolubili problemi di sicurezza nel passaggio dai centri abitati), e si ripropone nel panorama internazionale in una versione riservata alle autostoriche.

L'anno è il 1988 ma è come se si corresse (eccezion fatta per l'abbigliamento dei piloti, i colori di alcune macchine, le mescole e i disegni di certi pneumatici).

Una foto che sembra tratta dall'album storico della Targa Florio, ma che è stata ripresa all'edizione 1988: su un tratto di sterrato è di scena l'Alfa Romeo 1900 Ss di Govoni-Meneghetti.

l'edizione del 1965. Il pubblico a Cerda, Scillato, Caltavuturo, Collesano, lungo il rettilineo del Buonfornello applaude e si entusiasma al passaggio delle vetture, ma della gara non conosce molto. Sui giornali e alle televisioni locali si è parlato soltanto di autostoriche in gara e molti hanno pensato a prove di regolarità, magari a passeggiate e minislalom tra i birilli. Invece la Targa rivive a tutti gli effetti, con ritmi e velocità d'un tempo, e al suo richiamo quest'anno sono accorse auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo: le Alfa Gt (ben nove), le Aurelia B 20, le Abarth più potenti, un nugolo di Giulietta. E alcuni gioielli: due AC Cobra, una Tojeiro Bristol, una Bugatti T 35. Le Porsche, che un tempo dettavano legge su queste strade, sono ridotte a un paio, una 356 B giallo canarino e una 718 Rsk carica di storia. Ha sull'alluminio di cofapi e portiere i numeri 47 scritti ancora col pennello, quelli dell'ultima gara corsa da Jean Behra. I meccanici in centro a Cerda e a Scillato, i più anziani, la ricordano an-

cora. Sono passati 30 anni, ma non si direbbe. E qualcosa della corsa che portava in Sicilia il meglio dell'automobilismo mondiale rivive nelle piccole officine. Molti piloti vi entrano per chiedere aiuto, nella frenetica vigilia della gara, e si trovano di fronte persone competenti, con gli scantinati ancora pieni di ricambi. Pare un sogno.

La Targa si ripropone, come (o quasi) una copia carbone dell'edizione '65. Eppure qualcosa di nuovo c'è: oggi corrono auto che un tempo non conoscevano questi asfalti, potentissime Jaguar E e Lotus Elan che recitano la parte delle favorite dal pronostico.

Contrariamente alla Mille Miglia, che difende strenuamente il proprio passato permettendo di gareggiare solo alle auto che sino al 1957 hanno realmente salito la pedana bresciana di viale Rebuffone, la Targa Florio si concede una commistione tutta sua. I regolamenti sono rispettati alla lettera, ma la storia è altrove. Rimane in tanti garage, accanto ad auto che, declassate già sulla carta da



Cantera-Parisi (Morris Cooper S).



Scalco-Marin (Abarth 750 Sestriere).



Schaper-Van De Beck (Volvo P 1800).



Alberti-Bardelli (Jaguar Xk 140).



Ferrari-Capelli (Tojeiro Bristol).



Cecconi-Migliore (Porsche 718 Rsk).

protagoniste a semplici comparse, molti gentleman preferiscono lasciar ferme sotto un telone. La Targa Florio, con la sua durezza e l'impegno che richiede a piloti e mezzi meccanici, in fondo non fa che evidenziare una certa deformazione dello spirito iniziale che animava (e avrebbe dovuto continuare ad animare) il mondo delle autostoriche. Ormai si corre, in pista o nei rally, non soltanto per il piacere di guidare una vettura che si ama, sfidandosi cavallerescamente

in un gruppo di amici: si corre per vincere, costi quel che costi. E l'auto viene scelta solo in base alle prestazioni, alle possibilità (presenti e future) di elaborazione al limite. La Targa Florio ha mostrato quale sarà il futuro, e insieme il limite, di un rally per autostoriche, con una ventina di professionisti che corrono una corsa a parte (a bordo di Lotus e Jaguar) e tutto il resto dei concorrenti a far da grande contorno. E la gara, pur con incredibili colpi di sce-

na che sino all'ultimo hanno tenuto vivo l'interesse del pubblico, non ha potuto uscire da quello che era in fondo un copione stabilito.

Dopo una notte che per alcuni equipaggi alle prese con problemi meccanici o addirittura alla ricerca affannosa di pezzi di ricambio si è rivelata una delle più lunghe dell'anno, la Targa Florio prende il via di buon mattino dalle tribune di Cerda. Ed è subito prova speciale, una delle più temibili, sull'asfalto

S. Bacchi



Fabrizio Violati con la figlia Laura al traguardo di Cerda.

L'equipaggio cecoslovacco Repa-Polivka su Skoda Octavia.

S. Bacchi



Ultimi controlli per le Jaguar E all'indomani della prima giornata di prove.

Ancar Foto/S. Bacchi



Giordano-Beneventi (Giulietta S).

Waser-Eydel (Giulietta Sz).

Guaitamacchi-Magliocco (A.R. Giulia).

lucido e insidiosissimo che porta sino alle prime case del paese. Alle 8.01 tra gli applausi della folla parte lasciando due strisce nere di gomma la numero 1, la Lotus Elan dei siciliani Amphicar-Schermi: il pronostico, su 115 bolidi al via, è tutto per l'equipaggio di casa. Amphicar (Eugenio Renna) dovrà però vedersela con un nugolo di avversari assai agguerriti, primo fra tutti Apache (Alfonso Merendino). La rivalità tra i due piloti è di lunga data, quasi storica

come le Lotus che lanciano con consumata abilità sui tornanti delle Madonie: loro due sono anche i vincitori delle ultime edizioni della vera Targa Florio, rispettivamente nel 1976 e 1977. Per forzare la mano alla sorte Amphicar si è persino costruito (narra la leggenda della gara) una casa sopra Collesano, proprio nel punto più remoto e impervio della Targa Florio. E ora potrebbe correre anche da solo, senza note. Gli altri concorrenti invece lavorano di pennello, sporcando pietre, muretti, tratti d'asfalto: i tondi rossi segnano i punti di corda e le traiettorie, il colore verde sta per via libera (anche quando proprio non si direbbe), il verde elettrico è un segnale di pericolo. La Targa Florio è una gara difficile oggi come ieri, non concede tregua a motori e piloti.

Alla curva detta del ragioniere, la quarta dopo il via da Cerda, la Flaminia Zagato di Sasso-Milano è già senza freni e, dopo una bella sbandata, sotto gli occhi del pubblico si infila nella scarpata sottostante. Nemmeno un graffio per i piloti, ma la gara è finita. L'auto che segue, la Aurelia B 20 degli elvetici Morigi-Bruser, esce di scena ancor prima, sbriciolando la frizione già alla seconda curva: voler partire a tutto gas, col fumo che avvolge le ruote, manda in fumo anche la gara. Un record? Quasi: Peter Zanchi non è riuscito neanche a muovere la sua Lancia Flavia coupé dal piazzale delle verifiche. Ma in ognuno dei punti difficili del percorso, nonostante il massiccio ricorso a navigatori siciliani in occasione solo di questa gara, c'è una vettura ferma come un puledro sfiancato. Sotto il nome di rally si nasconde in effetti una gara endurance e andare allo sbaraglio, alla garibaldina, non è tattica vincente come un tempo contro i Borboni. La selezione è come sempre, secondo la tradizione, concentrata nel primo giro e difatti sono ben 21 le vetture a non transitare davanti alle tribune di Cerda. Tra le vittime illustri figurano Fini-Stanguellini, Mandelli-Mandelli, Zambelletti-Pesenti, Cecconi-Migliore, Spatafora-Briguglia, Morazzoni-Costa.

Gino Munaron è l'unico ad essere fuori gara non per noie meccaniche, ma per non aver montato le cinture di sicurezza. Un tempo se ne faceva a meno, è vero, ma i regolamenti non ammettono deroghe. In testa, a fare da lepre, Amphicar pare irraggiungibile. Transita con un minuto di distacco Fabrizio Violati, in gara con la figlia Laura su una Ferrari 250 Swb. Venti secondi dopo è l'equipaggio Silva-Borghesi, su Jaguar E,



Cravetto-Branchini (Maserati 150 S).



Arbizzi-Barbieri (A.R. Giulia Spider).



Beretta-Sordi (A.R. Giulia Gta).



Grimaldi-Grimaldi (A.R. Giulia Gta).



De Gaetano-Padi (Ferrari 250 Gt).



De Menna-Lungo (Lotus Super Seven).



Apache-Apache jr (Lotus Elan).



Nicolosi-Scalia (Lancia Flaminia).



Vogele-Fehlmann (AC Cobra).

a capeggiare una dozzina di inseguitori a bordo di Lotus, Jaguar e Ferrari. Al secondo giro del circuito tutti gli equipaggi aumentano il ritmo, mandando in tilt gli impianti frenanti e in pezzi, sui dossi, le coppe dell'olio. Questo (inevitabile conseguenza di assetti da pista) è il problema maggiore per le 12 Gta in gara che lottano in una specie di trofeo monomarca, dalla quindicesima posizione in giù. La storia della Targa Florio, come ormai di tutti i rally per auto-

storiche, viene trasformata e decisamente violentata: a farla da padroni, tra lo stupore degli appassionati, sono i motori inglesi, mai visti, o giù di lì su queste strade.

Le Gta, vere grandi protagoniste d'un tempo, accettano però tutti i duelli, anche quelli impossibili. Cajani-Feltracco, Guaitamacchi-Magliocco, Beretta-Sordi sono velocissimi e accettano anche qualche rischio più del dovuto, Massimo Faraci fa scintille sui dossi co-

me in un Gp di Formula uno. Sull'auto, agganciata al rollbar, c'è una minitelecamera del prestigioso magazine giapponese *Car Graphic* che, in collaborazione con *AutoCapital*, fissa tutte le immagini, i rumori, le voci della gara: ne usciranno servizi per tutti i network giapponesi, a conferma di quanta passione per gare e motori made in Italy esista nel paese del Sol Levante. A metà corsa, secondo un copione collaudata, iniziano i colpi di scena. Alla setti-



Conte (Carlo Bonomi)-Tognana su Ferrari 250 Swb.



Guasti-Runfula all'assalto delle Madonie su Bugatti T 35.



I vincitori Silva-Borghì (Jaguar E).

Herzog-Meier (Ferrari Gto).



Manetti-Torruella (Abarth 2000 Gt).

Così all'arrivo a Cerda

Classifica generale

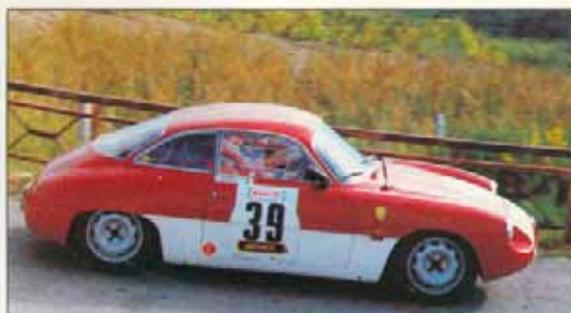
Pos.	Equipaggio	Auto
1	Silva-Borghì	Jaguar E
2	Schön-Torriani	Lotus Elan
3	Cutrera-Avalli	Lotus Elan
4	«Amphicar»-Schermi	Lotus Elan
5	Gilberto-Novaro	Lotus Elan
6	Benedini-Piantanida	Jaguar E
7	Lado-Ivaldi	Jaguar E
8	De Gaetano-Padi	Ferrari 250 Gt
9	Parasilliti-Parasilliti	Ferrari 250 Swb
10	Ilotte-Travaggin	Lotus Gianni 23
11	«Conte»-Tognana	Ferrari 250 Swb
12	«Nessuno»-Granata	Jaguar E
13	Durelli-Galleni	Ferrari 250 Swb
14	Herzog-Meier	Ferrari Gto
15	Guaitamacchi-Magliocco	A.R. Giulia Gta
16	Vogele-Fehlmann	Ac Cobra
17	Beretta-Sordi	A.R. Giulia Gta
18	Serena-Senin	A.R. Giulia Gt
19	Pisoni-Giuffrida	Asa Gt C
20	Lamplough-Guggiari	Ford Cobra
21	Macchi-Palazzolo	Jaguar E
22	Widbolz-Jeanguenin	Ferrari 250 Swb
23	Grandori-Truffo	A.R. Giulia Gta
24	Frey-Obermayr	Ferrari 250
25	Faraci-Denti	A.R. Giulia Gta
26	Mandelli-Minarelli	A.R. Giulietta Sz
27	Govoni-Meneghetti	Alfa Romeo 1900 SS
28	Gozzo-Merliach	A.R. Giulietta Sz
29	Oprey-Cupellini	Ferrari 250 Swb
30	Zambuto-«Kevin»	A.R. Giulietta S
31	Magnani-Imborgia	A.R. Giulia Ti S
32	Chlavelli-Frasson	A.R. Giulia Gta
33	Pea-Giusti	A.R. Giulietta SS
34	D'Agostino-Avara	Jaguar E
35	Schaper-Van De Beck	Volvo P 1800
36	Pech-Simek	Skoda 1000 Mb
37	Rossi-Gabriel	Ferrari 250 Gte

ma prova, prima di Scillato, Apache si ritira. Al suo posto, in sesta posizione, si porta un equipaggio esordiente, Cutrera-Avalli, su Lotus Elan. Nella prova successiva, in discesa verso Campofelice, Cajani tenta il tutto per tutto per roscicchiare, dal quindicesimo posto assoluto, una posizione di vertice: incappa invece in un violento testacoda e ferma la sua corsa contro un albero. Le emozioni non sono finite, anzi: Amphicar è ancora in testa al secondo passaggio

dalle tribune di Cerda (mentre gli equipaggi in gara da 115 sono scesi a 77), ma buca la ruota anteriore sinistra nella prova successiva, quella che in 24 km porta a Scillato. Correndo per quindici minuti alla disperata, Amphicar arriva decimo, a solo 58 secondi da Violati, ma rovina il semiasse che cede di schianto nella discesa verso il mare. Sul rettilineo del Buonfornello il pilota palermitano, grazie a un'assistenza preavvertita col radiotelefono di bordo, trova un semiasse di ricambio, ma la gara è compromessa: ormai la Lotus è quinta. Fuori di scena Amphicar, le restanti tre speciali sono vinte da Violati-Violati, Schön-Torriani, Conte-Tognana. Al rush finale verso le tribune di Cerda, al via da Buonfornello, gli equipaggi sono ulteriormente scesi a 74. L'ultimo a mancare all'appello è l'equipaggio Valentini-Ciriotti su Gta: per i due gentleman la Targa finisce, dopo otto ore, a soli cinque minuti dalla sua conclusione. Il trionfo di Fabrizio Violati e di sua figlia Laura dura comunque pochi minuti, giusto il tempo delle fotografie e delle brevi interviste di rito. La Ferrari 250 Swb risulta, durante le verifiche d'ufficio, non conforme a quanto dichiarato nella fiche. La posizione delle pinze dei freni posteriori non è regolare: non è detto che l'equipaggio romano ne abbia ricavato un vantaggio in corsa, ma scatta, inesorabile, la squalifica. La vittoria, dopo accurate verifiche tecniche, passa quindi al secondo classificato, l'equipaggio della Piave Jolly formato da Pietro Silva e Tiziana Borghi. Un minuto dividerà alla fine la loro Jaguar E dalla Lotus Elan di Schön-Torriani. E dietro di loro? Solo Lotus Elan: Cutrera-Avalli, Amphicar-Schermi e Sandretto-Novaro. Questi ultimi addirittura si sono giocati le chances di vittoria finale per non avere stretto bene un gallettone di una ruota. Ma una gara come la Targa Florio è unica anche per questi piccoli grandi avvenimenti. Basta un niente per passare dalle stelle nella polvere ed anche il minimo contrattempo viene inesorabilmente ingigantito dal cronometro, unico giudice finale di tecniche di gara diverse e strategie tra le più disparate. Certo lungo i 72 km del percorso da ripetere tre volte non c'era la folla strabocchevole di due anni fa, ma la Targa è ormai rinata, cambiando pelle come un grande camaleonte. È ora un rally tra i più belli al mondo, un richiamo di fine stagione cui, ogni anno, sarà difficile resistere.

Roberto Denti

Pos.	Equipaggio	Auto
38	Lauricella-Montalto	A.R. Giulietta Sz
39	Lang-Fessl	Abarth 1300 Otc
40	Corazzari-Righi	Ferrari 250 Gte
41	Sage-Landerau	Ferrari 250 Swb
42	Ferrari-Capelli	Tojeiro Bristol
43	Arbizi-Barbieri	A.R. Giulia Spider
44	Meyer-Hartmann	A.R. Giulietta SS
45	Bertipaglia-Chiminelli	Austin Healey MK1
46	Giordano-Beneventi	A.R. Giulietta S
47	Calabrese-Nichetti	Abarth 1000 Z
48	Cravetto-Branchini	Maserati 150 S
49	Ammendola-Cavdini	Lancia 2000 Corsa
50	Bergsma-Zoomers	Alfa Romeo TZ1
51	Diani-Reani	Ferrari 250 Gte
52	Pery-Mainers	Ferrari 250 T.D.F.
53	Ranaletta-Contestabile	Lancia Appia Gte Z
54	Hayn-Treffer	Dkw F93 Monza
55	Veronesi-Macaluso	Lancia Aurelia B20
56	Bloechle-Diglas Horzum	A.R. BC 2300 Monza
57	Nicolosi-Scalia	Lancia Flaminia C.
58	Cantera-Parisi	Morris Cooper S
59	Waser-Eydel	A.R. Giulietta Sz
60	Alberti-Bardelli	Jaguar XK 140
61	Salerno «Oiram»	A.R. Giulietta S
62	Federico-Eder	Fiat 508 Sport
63	Treves-Serenelli	A.R. Giulietta SS
64	Arezzo-Cabibbo	Lancia Aurelia B20
65	Allaira-Allaira	A.R. Giulietta S
66	Scalco-Marin	Abarth Spider
67	Zigliotto-Di Prima	Lancia Flaminia Z
68	Fiorucci-Caucci	Siata Daina
69	Bruni-Capra	Lancia Aurelia B20
70	Pietra-Celentano	Fiat Abarth 850
71	Guasti-Runfula	Bugatti T35 C
72	Vitali-Mastellari	Maserati A6 GC5
73	Roda-Frigerio	Oscia Mt 4



Mandelli-Minarelli (Giulietta Sz).



Pisoni-Giuffrida (Asa Gte).



Roda-Frigerio (Osca Mt 4).



Parasilliti-Parasilliti (Ferrari 250 Swb).



Fiorucci-Caucci (Siata Daina).



Voegel-Fehlmann (AC Cobra).