



salite & storiche

**Stagione al via:
tutte le novità**

cross, enduro, motard

**Alla faccia
della crisi!**

test

**Peugeot RCZ
Aprilia Dorsoduro 1.2
Suzuki Storm V650 Abs**

OLTRE 10.000 FRA LETTORI ED APPASSIONATI
ALLA FESTA DI COMPLEANNO DELLA RIVISTA.
LA CRONACA E LE FOTO DELLA GIORNATA

RAMPA DI RILANCIO



Monica Conigliaro
**Miss
Formula Uno**



SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% ARTICOLO 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 FILIALE PALERMO





Così scriveva Vincenzo Florio nel settembre del 1911: "Cari amici! Voi ormai conoscete le mie intenzioni sul futuro della Targa Florio. Ebbene, io ho proprio deciso di farla correre intorno alla nostra Isola. Così oggi nasce la nuova Targa Florio che chiameremo Giro di Sicilia."

Fu dopo la conclusione della Targa Florio del 1911 che Vincenzo Florio, dopo avere constatato le difficoltà incontrate nelle precedenti edizioni, decise un radicale cambiamento nella formula della gara. Don Vincenzo si convinse che per rilanciare la Targa e rendere un servizio alla sua Sicilia era necessario persuadere gli amministratori locali e nazionali a costruire strade adatte alle automobili. E per ottenere questo scopo si sarebbe avvalso pure della "influen-

te" pressione esercitata dalle case costruttrici. Pensava ad una gara che avrebbe percorso il periplo dell'Isola. Convinti gli amministratori locali cominciò a pubbli-

cizzare la nuova corsa attraverso i maggiori giornali italiani e francesi. La prima edizione Giro di Sicilia, valevole per la settima Targa Florio, partiva il 25 maggio del 1912 dal cortile del Palazzo del Duca di Villarosa (oggi piazza Ungheria) a Palermo, per dirigersi verso Termini Imerese lunga la costa dell'isola per ritornare a Palermo dopo una unica tappa di 965 chilometri da percorrere in un tempo previsto di 24 ore circa. Una vera sfida senza alcun precedente a riguardo. Ancora una volta dalla mente del "Cavaliere" era scaturita una idea innovativa, che avrebbe sfidato il tempo e che sarebbe stata da esempio per altre manifestazioni. Mai nessuno prima aveva

La Beccaria Florio 18/22 di Giuseppe Cravero al via dal cortile del Palazzo del Duca di Villarosa il 25 maggio del 1912 (archivio Giordano)

LA PRIMA DI 18 EDIZIONI PRESE IL VIA
DA PALERMO IL 25 MAGGIO 1912. UNICA TAPPA
DI 965 KM. DA PERCORRERE IN 24 ORE

COME INIZIÒ IL GIRO

PER RILANCIARE LA TARGA E FAR COSTRUIRE NUOVE STRADE VINCENZO FLORIO DECISE DI FAR COMPIERE ALLE VETTURE IL PERIPLO DELL'ISOLA

di ENZO MANZO

Voi ormai conoscete le mie intenzioni sul futuro della Targa Florio. Ebbene, io ho proprio deciso di farla correre intorno alla nostra Isola.

VINCENZO FLORIO



Sopra: la Lancia D24 di Piero Taruffi e Carlo Luoni il 4 aprile 1954 (archivio Ariosto)

pensato una gara così lunga ed impegnativa per piloti e mezzi. La storia dimostra che ancora una volta Vincenzo Florio aveva immaginato il futuro... realizzandolo. Snipe, il primo vincitore aveva impiegato 24 ore e 35' per percorrere i 965 km. Solo due anni dopo Ceirano percorreva lo stesso percorso in 16 ore e 51': le strade in Sicilia erano diventate una realtà! 14 anni dopo il "Giro" nasceva la Mille Miglia: la formula della gara era quella giusta. La storia del Giro di Sicilia può essere divisa in quattro periodi cronologici per un totale di 18 edizioni. Quelle del 1912-1914 e

del 1948-1950 furono valide per l'assegnazione della Targa Florio.

1912 - 1914

Il Giro si effettuava percorrendo il perimetro dell'Isola in senso orario, in un'unica tappa nel 1912, successivamente in due. Per completare il Giro non era necessario soltanto irrobustire le sospensioni ed avere un buon numero di ruote di scorta, ma anche essere forniti di un adeguato impianto di illuminazione, svolgendosi buona parte della gara durante la notte, con strade ricche di vere e proprie trappole.

1928 - 1931

Dal 1919 la Targa tornava ad essere assegnata ai vincitori della gara che si correva sul Medio Circuito delle Madonie. Ma l'interesse nato intorno alla Mille Miglia convinceva Don Vincenzo dopo 18 anni a riprendere in mano il suo Giro di Sicilia. Si svolgevano così sino al 1931 quattro nuove edizioni. La OM con Archimede Rosa, vincendo tre edizioni consecutive si rivelava la dominatrice di questo breve periodo.

1948 - 1950

La fine della seconda guerra mondiale portava con sé la voglia e la necessità di ripartire. Le condizioni



A sinistra: la Fiat 1100 condotta da Francesco Pensabene ed Omar Vito ai nastri di partenza della decima edizione (2 aprile 1950). Sotto: la Ferrari 250 MM Vignale sfreccia di fronte al Teatro Politeama di Palermo il 4 aprile 1954 (archivio Scafidi)

L'ALBO D'ORO

ANNO	PILOTA	AUTO
1912	C. Snipe - Pedrini	SCAT
1913	F. Nazzaro	Nazzaro
1914	E. Ceirano	SCAT
1928	C. Magistri	Alfa Romeo
1929	A. Rosa - C. Trombetta	OM
1930	A. Rosa - G. Morandi	OM
1931	A. Rosa - G. Morandi	OM
1948	C. Biondetti - I. Troubetzkoy	Ferrari
1949	C. Biondetti - A. Benedetti	Ferrari
1950	M. Bomigia - F. Bomigia	Alfa Romeo
1951	V. Marzotto - P. Fontana	Ferrari
1952	P. Marzotto - M. Marini	Ferrari
1953	G. Villoresi - P. Cassani	Ferrari
1954	P. Taruffi - Luoni	Lancia
1955	P. Taruffi	Ferrari
1956	P. Collins - L. Klemantanski	Ferrari
1957	O. Gendebien - J. Washer	Ferrari
1958	G. Angelini Rota	Panhard



del 1948 però non permettevano di riprendere lo svolgimento della Targa Florio sulle Madonie. I giovani nobili Raimondo Lanza di Trabia e Stefano La Motta riuscivano a convincere Vincenzo Florio a riprendere in mano la formula del Giro di Sicilia, anche per non perdere la continuità nell'assegnazione dell'ambito trofeo. La gara prevedeva ora un percorso simile ai precedenti ma da affrontare in senso antiorario con una deviazione verso Caltanissetta ed Enna per ritornare lungo le strade della costa siciliana per un totale di 1088 Km. Clemente Biondetti, un veterano della Targa Florio, diveniva uno dei protagonisti della corsa siciliana, portando alla vittoria per la prima volta al Giro di Sicilia ed alla Targa Florio la Ferrari nel 1948, e ripetendosi l'anno successivo. All'edizione del 1950 era pure presente Tazio Nuvolari, ormai alla fine della sua carriera. Il mantovano non fu fortunato, ma per il breve periodo che fu in gara fu protagonista di una gara epica, prima del ritiro si trovava nelle primissime posizioni pur avendo corso al buio a causa di un problema elettrico.

1951-1958

Dal 1951 il Giro continuava autonomamente la sua storia sotto la guida sicura del principe Raimondo Lanza di Trabia e del barone Stefano La Motta. Ferrar

ri, Maserati, Lancia, Alfa Romeo ed Osca erano le nuove protagoniste della gara, i nomi dei piloti quelli più noti in assoluto: i fratelli Marzotto, Villoresi, Taruffi, Collins, Gendebien, Maglioli, Castellotti, Musso, Bonetto, Cortese. L'edizione del 1951 rimaneva sicuramente come la più tragica, segnata dall'incidente mortale di Stefano La Motta e Francesco Faraco. Piero Taruffi nel 1954 al volante della Lancia D24, un'auto praticamente perfetta, vinceva il suo primo Giro ripetendosi con una Ferrari nel 1955. Con tre secondi posti l'ingegnere romano risulterà essere il più forte ed amato pilota del Giro di Sicilia. L'incidente mortale occorso a Gigi Olivari durante l'edizione del 1957 fu l'ultima pagina nera della gara perché fu anche l'ultimo vero Giro di Sicilia. L'edizione del 1958 fu infatti una platonica ed incomprensibile gara di regolarità con prove di velocità in salita, vinta da un'anonima Dyna Panhard guidata da Guglielmo Angelini Rota. La tragedia di De Portago nella Mille Miglia del 1957 aveva definitivamente decretato la fine delle corse su strada ed anche per il mitico Giro di Sicilia era arrivata la fine di una fantastica ed indimenticabile avventura.

LA MILLE MIGLIA È NATA 14 ANNI DOPO
IL GIRO DI SICILIA. LA CUI STORIA PUÒ ESSERE
DIVISA IN QUATTRO PERIODI