



Tra l'entusiasmo del pubblico tifosissimo che affolla gli impianti di Cerda, Umberto Maglioli con la Porsche 1500 cc. taglia vittorioso il traguardo della quarantesima Targa Florio.

Imprevista ma convincente vittoria di Umberto Maglioli con la Porsche 1500 nella 40ª Targa Florio

La cronaca ed i commenti della 40.a TARGA FLORIO non possono soffermarsi esclusivamente agli aspetti positivi, cioè ai temi obbligati dei risultati conseguiti, ma devono andare più in fondo, penetrare in tutti i suoi segreti, rendere noti i settori più nascosti o comunque non appariscenti o ritenuti fatti poco rilevanti.

Questa Targa Florio in particolare è servita per un studio approfondito della situazione dell'automobilismo nazionale in quanto chi ha saputo vederci ha potuto ormai rafforzare il convincimento che la crisi che travaglia questo nostro sport ha alla sua base soprattutto il complesso di insufficienza tecnica della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana.

Diremo subito che da questa nostra tribuna non abbiamo nessuna intenzione di intentare e fare il processo a nessuno; ci limiteremo a constatare ed a segnalare quello che abbiamo visto e quello che abbiamo creduto di dover rilevare a partire dal giorno in cui Vincenzo Florio ha ricevuto quell'ormai famoso telegramma della C.S.A.I. Telegramma che fu la Targa Florio il punto di partenza di una settimana agi-



L'inghirlandato vincitore Umberto Maglioli sta ricevendo le congratulazioni di Vincenzo Florio instancabile animatore dell'Automobilismo sportivo Siciliano.



Eugenio Castellotti ha saputo dare anche alla targa Florio una chiara dimostrazione delle sue possibilità segnando il giro più veloce alla media di Km/h 96,213.

tatissima vissuta in una atmosfera pesante e contrastata. E con quel foglietto giallo tutto sembrò anormale e di non facile orientamento, con gli organizzatori perplessi, ma con Vincenzo Florio granitico, leonino e tenace, oltreché fermo e deciso nel proposito di non piegarsi a qualsiasi forma di compromesso pur di difendere con la regolarità e la grandezza della sua gloriosa «Targa», anche il prestigio e la serietà di tutto lo sport automobilistico italiano.

Ripetiamo quello che è ormai noto. Il supremo organo sportivo automobilistico nazionale, per motivi non ancora bene accertati; ma che non sono del tutto oscuri, lunedì 4 Giugno, cioè sei giorni prima della disputa della gara, e dopo averne approvato il regolamento sul percorso di dieci giri, decideva la riduzione nel senso di portare la distanza a otto giri. Questo provvedimento assolutamente arbitrario, come è naturale, scatenava, a parte il deciso parere contrario degli organizzatori, le più vivaci reazioni da parte di molti concorrenti tra i quali la squadra della Ferrari che minacciava di astenersi di presentarsi al «via» se non si fosse addivenuto al rispetto del regolamento della Targa e del Codice Sportivo Internazionale il quale non ammette sostanziali modifiche al regolamento di una manifestazione, dopo essere stato approvato, se non vi è il benessere di tutti i concorrenti.

Questa la situazione che si è trascinata fino alla vigilia della corsa in un ambiente polemico e dove, tuttavia, tutte le discussioni, i pareri e le proposte vertevano a precisare e stabilire la responsabilità della C.S.A.I. Di fronte a siffatta situazione, sabato sera i Commissari Sportivi della «Targa» con la adesione del rappresentante della Commissione Sportiva, decidevano, in os-

servanza all'art. 3 del regolamento della corsa di attenersi all'art. 66 del Codice Sportivo Internazionale e cioè, non avendo tutti i concorrenti aderito alla riduzione del percorso, questo restava immutato nella distanza stabilita di 10 giri. Peraltro la riduzione del percorso a 8 giri veniva limitata alle vetture appartenenti ai gruppi di Serie Normali, Turismo Serie Speciale e Gran Turismo classe fino a 2000 essendosi, per questi gruppi, trovato l'accordo tra tutti i concorrenti.

Questa via di mezzo, cioè la doppia distanza di otto e dieci giri, come potete immaginare, ha portato notevoli complicazioni ai fini della classifica assoluta e del tempo massimo.

Ma le complicazioni e le polemiche non si sono limitate soltanto in funzione della distanza di Km. 576 o di Km. 720. Ad un certo momento, mentre la «40ª Targa» inannellava i suoi

giri si proiettava improvvisamente sulla corsa il «caso Cabianca». Cos'era successo? Villoresi che al quarto giro aveva abbandonato la corsa, al quinto giro sostituiva Cabianca al volante dell'Oscà 1100. In considerazione che il regolamento della gara stabilisce in maniera tassativa che per ogni macchina debbono essere dichiarati un pilota titolare e un pilota di riserva, nel caso particolare sulla dichiarazione di Cabianca figurava quale pilota di riserva Sbordone e non Villoresi. Dal che l'irregolarità che, purtroppo, ha determinato da parte dei Commissari Sportivi l'applicazione del regolamento e di conseguenza, con l'osservanza delle norme del Codice Sportivo, la esclusione di Cabianca — incorso nella infrazione in buona fede — dalla classifica.

Naturalmente per risolvere questo caso, si rese necessaria una regolare inchiesta condotta dai Commissari Sportivi e, logicamente, per addvenire alla modifica della classifica questa ha dovuto subire un ritardo pubblicandosi il giorno successivo. Comunque, anche per questo «caso» qualche solerte collega, sempre in vena di colpire con la critica più violenta la Targa Florio, ha tratto argomento, di dubbia obiettività, per infierire contro la corsa che Vincenzo Florio creò nel 1906 e che tutt'ora trova il coraggio e la... pazienza di tenere in vita. Naturalmente, desideriamo aggiungere, per il prestigio di tutto l'automobilismo italiano.

E passiamo ora alla corsa che ha fatto saltare in aria tutti i pronostici della vigilia. La sorprendente vittoria di Maglioli in questa arroventata Targa Florio, ha posto l'accento ancora una volta sulle inconfondibili caratteristiche della competizione siciliana e del suo durissimo tracciato. Il successo di una vettura di media cilindrata, quale la tedesca Porsche, espressamente venuta alla Targa da Stoccarda con la assistenza del direttore sportivo della Casa, Von Hanstein, ha confermato che sulle impervie balze dell'Altipiano delle Madonie, non sempre ha ragione la potenza dei motori, ma spesso la tenuta della macchina, la sua maneggevolezza, la sua ripresa; qualità indispensabili per avere ragione di quel macinato banco di prova sul quale, da mezzo secolo, con immutato successo, si disputa la corsa che trae motivo d'orgoglio e di fierezza dalla sua anzianità che fa primato nel mondo.

E questa verità solare acquista maggior risalto ove si prenda in esame il tempo realizzato da Umberto Maglioli (7 ore 54' e 52") e lo si confronti con quello realizzato lo scorso anno sulla medesima distanza di dieci giri dalla coppia Moss-Collins (7 ore 31' e 05") al volante della argentea Mercedes ad iniezione diretta conquistatrice del campionato del mondo. Circa 24' che sono parecchi, ma che sono anche assai pochi, rapportati alla durata della corsa e, soprattutto, al ben diverso potenziale delle due vetture.

Per queste considerazioni, il successo della Porsche del biellese è un avvenimento di singolare rilievo tecnico nella storia della Targa, seppure agevolato certamente dalle disavventure

ACCESSORI TUTTI

Compressore per 600

Antifurti Bloster per: 103 - 1400 - 1900 - Alfa Giulietta - Con deviatore frecce e luce per 600 e multipla.

Auto radio Aster e Philips
Applicazioni e assistenza in luogo

ELETTRODOMESTICI

Frigidaire, scaldabagni, asciugabiancheria ecc.

R. RUVIOLI

Via Campario 9 - MILANO - Telefono 870.959

meccaniche patite dai suoi più temibili avversari. Ma gli incidenti ai mezzi meccanici sono connaturati alle caratteristiche della zona e del severo tracciato, che ha operato anche quest'anno una severissima selezione nei quadri dei concorrenti. Molte circostanze, insomma, hanno favorito la vittoria di Maglioli in questa edizione della Targa che ha superato ogni precedente in fatto di sorprese e di colpi di scena, l'uno più sconcertante dell'altro.

Sul piano tecnico e sportivo diremo che l'incidente di Castellotti ha privato la corsa dell'elemento più atteso, tenuto conto che il fortissimo Collins avrebbe dovuto dare il suo prezioso ausilio alla corsa del compagno di squadra, durante il cambio stabilito. L'inizio della *Ferrari 3500 4 cil.* era stato brillantissimo. Il forte lodigiano ha compiuto il primo giro, con partenza da fermo, in 44'54", tempo che è poi rimasto quello record. Al termine della prima tornata era primo con oltre 3' su Maglioli e Cabianca e con 5' sulla *Maserati 3000* di Taruffi. La poderosa macchina, vittoriosa a Sebring ed al Giro di Sicilia, appariva a suo agio sul difficile percorso delle Madonie. In notevole ritardo era invece Gendebien, con l'altra *Ferrari 3500*, a causa di un incidente di strada che lo costringeva poi a fermarsi al box, per la sostituzione di una ruota. Ed anche Von Tripps con la *Mercedes* chiudeva anzitempo la sua gara, per un incidente di strada.

Ma alla fine del secondo giro, ecco il colpo a sorpresa. Poco prima del termine di questo giro, sul rettilineo di Bonfornello, l'albero di trasmissione della vettura di Castellotti si dissaldava ad un punto a metà tra la frizione e il cambio. La grave avaria meccanica, quindi, costringeva l'alfiere della *Ferrari* ad abbandonare la corsa. L'insolita avaria che metteva fuori combattimento il grande favorito della corsa e il grave ritardo di Gendebien che per altro continuava coraggiosamente, ultimando la corsa sino in fondo, ponevano Maglioli nelle condizioni più favorevoli per tentare il colpo grosso. Tanto più che doveva verificarsi l'altra disavventura, quella cioè che doveva bloccare a Piero Taruffi ogni possibilità di vittoria. Il pilota romano che non aveva avuto una partenza felice e che al primo giro era preceduto oltre che da Castellotti anche da Maglioli e Cabianca, al secondo passaggio si era ripreso recuperando parte del tempo perduto. Ma al quinto giro, nei pressi del bivio di Caltavuturo, alla *Maserati* del romano si buca il serbatoio della benzina provocando la perdita del carburante. Di conseguenza Taruffi era costretto a numerosissime fermate per continui rifornimenti ed impossibilitato quindi a restare nella zona dove si lottava per la vittoria assoluta.

Pertanto le tre macchine, due *Ferrari* e una *Maserati*, sono state messe fuori dalla battaglia per il primo posto da incidenti di strada o da avarie meccaniche che potremmo definire accessorie in quanto non hanno colpito organi essenziali delle macchine ma elementi secondari. Il mancato cambio o sostituzione dei piloti tra macchine della medesima scuderia, per effetto del rego-



Piero Taruffi al volante della grossa Maserati tre litri sta per iniziare la prova che alla fine lo vedrà classificato al secondo posto.

lamento della corsa, ha influito in maniera notevole a contenere in determinati limiti, gli ulteriori sviluppi di questa Targa. Si sono infatti visti un Peter Collins e un Castellotti attendere ai boxes la fine della corsa perchè la loro vettura era ferma, mentre, d'altro canto il belga Gendebien ha dovuto fare lui solo nove su dieci giri perchè il suo secondo pilota, il tedesco Heman, era in non buone condizioni fisiche e poté compiere solo un giro.

Perduto dunque quello che poteva essere il grande quadro centrale dello spettacolo, la corsa poco o nulla doveva più rispondere agli interrogativi della vigilia. Al secondo giro, come si è detto, era balzata in testa la *Porsche* di Maglioli. Il biellese risolto a suo favore il duello con Cabianca, guidava la corsa ed in questo giro segnava 1 ora 34' 33" con la media oraria di Km. 91.380. Cabianca lo incalzava a soli 14", seguito da Taruffi a 1'21". Il biellese migliorava il suo tempo dell'anno scorso (1. 36' 28") sulla stessa distanza al volante di una potente *Ferrari 3 litri* e questo rilievo doveva dimostrarsi particolarmente indicativo e sulla attuale splendente forma del pilota, e sulle possibilità della vettura tedesca. Dietro Taruffi, al secondo giro, seguono Scarlatti 1.35'55", Pedini 1.40'23", Villorresi 1.41'11", Musso 1.42'43", Bordonaro 1.43'10", Zampiero 1.44'08", Bordoni 1.44'15".

Alla terza tornata i maggiori protagonisti della corsa si incalzano nello spazio di pochi secondi. Maglioli, con una condotta di gara ammirevole per misura e per calcolo, guida la corsa a poco più di 91 Km. orari. E' però incalzato da Taruffi, già passato al secondo posto, a solo sette secondi. Al terzo posto, invece, Cabianca con appena 26" di distacco. La eliminazione, come abbiamo detto, violenta di Taruffi,

fi, favorisce la marcia del biellese che appare praticamente il padrone della situazione. Alla fine del quarto giro, dunque, il tempo di Maglioli risultava di 3 ore 08'42" (media Km. 91.573); seguivano Cabianca 3.10'16"; Scarlatti 3.13'38"; Taruffi 3.20' 29"; Gendebien 3.21'25"; Pedini 3.21'40"; Ottino 3.28'21"; Carini (Bordoni) 3.28'30"; Boffa 3.29'47". All'inizio del quinto giro, per una uscita di strada a causa di un cane che gli si parò davanti alla macchina, Villorresi ha dovuto abbandonare. Il sempre forte campione milanese raggiunge i boxes a piedi e durante lo immediato passaggio di Cabianca, lo sostituisce al volante dell'Osca 1100. Decisione inspiegabile, giacché era stato già denunciato Sbordone quale sostituto di Cabianca. Sapremo a fine corsa che un tentativo del direttore sportivo della *Ferrari* per affidare a Castellotti la vettura di Gendebien, era stato fermamente respinto dai Commissari Sportivi, regolamento alla mano.

Non restava per altro che rilevare la irregolarità commessa dall'Osca e procedere alla squalifica della vettura che pertanto continuava imperterrita la sua corsa. Sembra, comunque, che i dirigenti dell'Osca avevano denunciato Villorresi quale seconda guida di Cabianca ed era stato quest'ultimo di sua iniziativa e senza alcun potere a sostituire all'ultimo momento, il nome di Villorresi con quello di Sbordone.

A metà gara (5 giri) era sempre al comando Maglioli che conduceva la corsa con la massima calma e il ritmo voluto, in ore 3.55'59" (media Km. 91.526); Cabianca 3.58'17"; Gendebien 4. 22'46"; Carini (Bordoni) 4.24'26"; Ottino 4.25'51"; Zampiero 4.28'46".

La posizione di predominio del biellese andava sempre più consolidandosi giro per giro, ed al settimo precedeva Cabianca di 8'12", mentre Taruffi si

VINCE SEMPRE

LA MARMITTA ABARTH

Studio BARALE 71

assestava al terzo posto a 21'. La fine della corsa salutava il meritato trionfo di Maglioli che aveva magistralmente guidato la efficientissima *Porsche* in una gara di estremo impegno quale la Targa Florio. Abbiamo rivisto nel giovane pilota di Biella il fuorì classe di due anni fa'. Con rinnovata fiducia nelle proprie possibilità e nella propria grande classe, Maglioli è apparso in questa Targa un vero dominatore con intatto il bagaglio del suo temperamento e del suo stile. Ha compiuto da solo tutti i dieci, snervanti ed estenuanti giri, con una tattica ed un sistema che gli ha consentito di saper ricavare dalla sua macchina, tutto il rendimento possibile. L'aver ultimata la corsa in eccellenti condizioni è segno infallibile della sua resistenza fisica che, prove del genere, esigono da parte di tutti i protagonisti.

Resistenza, adattabilità alle strade, stretta armonia tra motore, telaio e linea generale della macchina con le esigenze di una corsa così lunga e così massacrante, sono doti particolari dimostrate dalla 1500 *Porsche* in questa Targa.

Con un coraggio leonino si è difeso Taruffi che da solo, alla guida della 3 litri *Maserati*, malgrado le disavventure di vario genere, è riuscito a piazzarsi al secondo posto, dopo la squalifica di Cabianca. Squalifica che non intacca affatto il valore e la prestigiosa prestazione dello sfortunato pilota e della superba, meravigliosa piccola *Oscia*. La notevole rimonta di Gendebien ha consentito alla *Ferrari* di affacciarsi alle piazze d'onore della classifica. Per le vetture della Casa di Maranello, ciò ha costituito un po' di sole sul grigiore di una nerissima giornata.

Sullo sfondo di questa agitatissima Targa, sono pure particolarmente da mettere in viva luce le belle e coraggiose prestazioni di Scarlatti, Zampiero, Arezzo, Tagliavia, Piccolo, Guerci, Garuffi, risultati i vincitori delle varie classi.

Giornata primaverile e la solita elegante folla hanno fatto da cornice alla quarantesima edizione della «Targa», che Vincenzo Florio ha organizzato con tutta la sua inesauribile passione, affiancato dai suoi fedeli luogotenenti Marasà, Dirkes e Marsala.

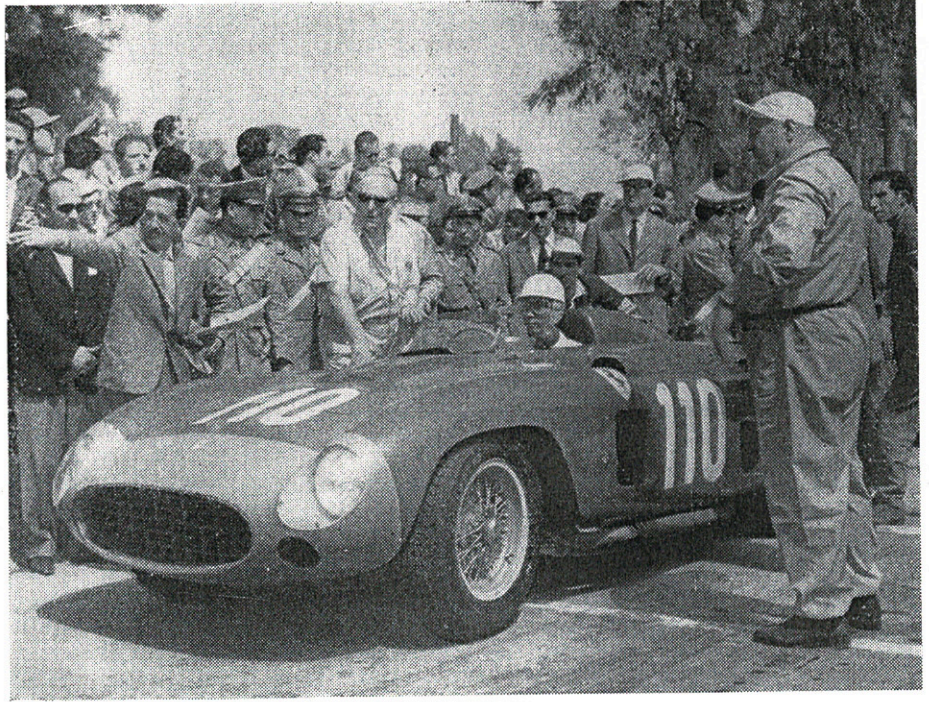
Il servizio di cronometraggio, diretto dagli esperti Oscar Marsala e Luigi Di Macco, ha superato felicemente tutti gli ostacoli della agitatissima giornata, fornendo all'ufficio stampa della gara notizie e tempi con ammirevole puntualità.

VINCENZO GARGOTTA

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA E PER CATEGORIE E CLASSI

1. Maglioli su *Porsche* 1500 che compie i 10 giri del percorso in ore 7.54'52"3 alla media oraria di Km. 90.970 - 1. assoluto e 1. Classe Sport 1500.
2. Taruffi su *Maserati* 3000 che compie Km. 697.582 - 1. Classe Sport oltre 2000.
3. Gendebien su *Ferrari* 3500 che compie Km. 688.914 - 2. Classe Sport oltre 2000.

4. Scarlatti su Maserati 2000 che compie Km. 659,855 - 1. Sport 2000.
5. Bordoni su Maserati 3000 che compie Km. 651,576 - 3. Sport oltre 2.000.
6. Pottino su Maserati 3000 che compie Km. 647,975 - 4. Sport oltre 2000.
7. Zampiero su Mercedes 300 SL. che compie Km. 644,374 - 1. Gr. Tur. oltre 2000.
8. Pedini su Maserati 2000 che compie Km. 632,421 - 2. Sport 2000.
9. Cestelli su Mercedes 300 S.L. che compie Km. 627,987 - 2. Gr. Tur. oltre 2000.
10. Arezzo su Fiat 8 V. che compie Km. 624,849 - 1. Gr. Tur. classe 2000.
11. Tagliavia su Osca 1100 che compie Km. 617,625 - 1. Sport classe 1100.
12. Garavaglia su Maserati 1500 che compie Km. 611,839 - 2. Sport 1500.
13. Sbordone su Osca 1100 che compie Km. 608,655 - 2. Sport classe 1100.
14. Ivanhoe su Alfa Giulietta che compie Km. 608,131 - 1. Tur. Spec. fino 1300.
15. Piccolo su Giau 750 che compie Km. 607,915 - 1. Sport classe 750.
16. Rotolo su Osca 1100 che compie 603,627 - 3. Sport classe 1100.
17. Perrella su Maserati 1500 che compie Km. 599,179 - 3. Sport classe 1500.
18. Querci su Alfa R. 1900 TI. che compie Km. 597,889 - 1. Tur. Normale Cl. unica.
19. Maggiorelli su Fiat 8 V. che compie Km. 576,860 - 2. Gr. Tur. classe 2000.
20. Margulies su Jaguar 3442 che compie Km. 576,348 - 5. Sport classe oltre 2000.
21. Coco su Fiat 1100 che compie Km. 575,740 - 2. Tur. Spec. classe fino 1300.
22. Sirchia su Giau 750 che compie Km. 574,595 - 2. Sport 750.
23. Garufi su Alfa Giulietta che compie Km. 569,326 - 1. Gr. Tr. classe fino 1300.
24. Scaletta su Alfa Giulietta che compie Km. 563,692 - 2. Gr. Tur. fino a 1300.
25. Taormina su Alfa 1900 TI. che compie Km. 561,545 - 2. Tur. Normale cl. unica.
26. Frazitta su Fiat 1100 TV. che compie Km. 559,405 - 3. Tur. Spec. fino a 1300.
27. Cucinotta su Maserati 2000 che compie Km. 557,826 - 3. Sport classe 2000.
28. Di Salvo su Raor 1100 che compie Km. 552,887 - 4. Sport classe 1100.
29. Montesana su Fiat 1100 TV. che compie Km. 542,151 - 4. Tur. Spec. fino a 1300.
30. Fondi su Fiat 750 che compie Km. 524,811 - 3. Sport. cl. 750.
31. De Roberto su Stanguellini 1100 che compie Km. 501,967 - 5. Sport cl. 1100.
32. Dari su Alfa Romeo 1900 TI. che compie Km. 492,129 - 3. Turismo Norm. cl. unica.



Oliver Gendebien alla partenza della sua prima targa Florio in cui si è difeso con onore.

33. Boffa su Lancia 2500, 1. Categoria Turismo Speciale classe oltre 1300.

Chilometro lanciato: — Bordoni su Maserati 3000 in 14"9/10 media Km. 241,610.

Giro più veloce Gruppo Sport: — Castellotti su Ferrari 3500 in 44"54" Km. 96,213.

Giro più veloce Categoria Gran Turismo: — Cestelli Guidi su Mercedes 300 SL. in 50"47" media 85,067.

In margine alla Targa Florio

La recente Targa Florio passerà alla storia anche per le notevoli irregolarità che l'hanno caratterizzata, e che il nostro bravo Gargotta, che in questa occasione ha festeggiato il suo anno consecutivo di Capo Ufficio stampa della famosissima competizione, ha benevolmente accennato.

Si tratta di questioni importanti che comprovano la già tante volte deprecata carenza di idee chiare nei nostri organi direttivi. Le allegre modifiche all'ultima ora di regolamenti già a suo tempo approvati (magari leggendoli solo superficialmente) e diramati internazionalmente, devono cessare.

Organizzatori ed organi direttivi pensino seriamente e tempestivamente a quello che vogliono fare e poi, una volta presa la decisione, a questa si attengano con fermezza. Il nostro sport non avrà che da guadagnarne.

Vorremmo poi anche vedere una maggiore uniformità, magari a carattere in-

ternazionale, nel sistema autorizzato di cambio dei piloti. La questione della squalifica della Osca di Cabianca-Villoresi rimane attuale ed è gravissima. Se si pensa che quindici giorni prima della Targa Florio, alla 1000 chilometri del Nurburg Ring, ben 4 piloti sono stati ammessi a guidare la vettura vincitrice e che anche al G. P. di Supercortemaggiore a Monza è stato previsto lo stesso sistema (ossia il considerare tutti i conduttori iscritti dallo stesso concorrente come riserve l'uno dell'altro) non si capisce come alla Targa Florio, corsa eminentemente tecnica e durissima anche per gli uomini, non sia stato seguito lo stesso criterio.

Comunque, a parte questa interessante questione di principio, rimane quella di diritto che a noi sembra debba essere oggetto di una accurata inchiesta.

Sul modulo di iscrizione ufficiale della Osca di Cabianca, appariva come guidatore, alla Targa Florio, di riserva il nome di Luigi Villoresi e tale « secondo pilota » era stato ufficialmente nominato da Sergio Martelli, ufficiale rappresentante del concorrente (Osca) a Palermo. A nostro parere, solamente una dichiarazione in senso contrario da parte di Martelli poteva fare alterare la designazione ufficiale fatta dal concorrente, mentre ogni altra dichiarazione fatta dal conduttore, doveva non essere tenuta in considerazione.

Si tratta comunque di una fondamentale questione di diritto sportivo che merita di essere accuratamente studiata. Noi ci auguriamo che questa smagliante prova di una modesta ma appassionata casa italiana, possa trovare ancora la sua sanzione ufficiale e che la indispensabile ma, in questo caso particolare, erronea rigidità regolamentare, trovi migliori applicazioni in altra sede.

GIOVANNI LURANI