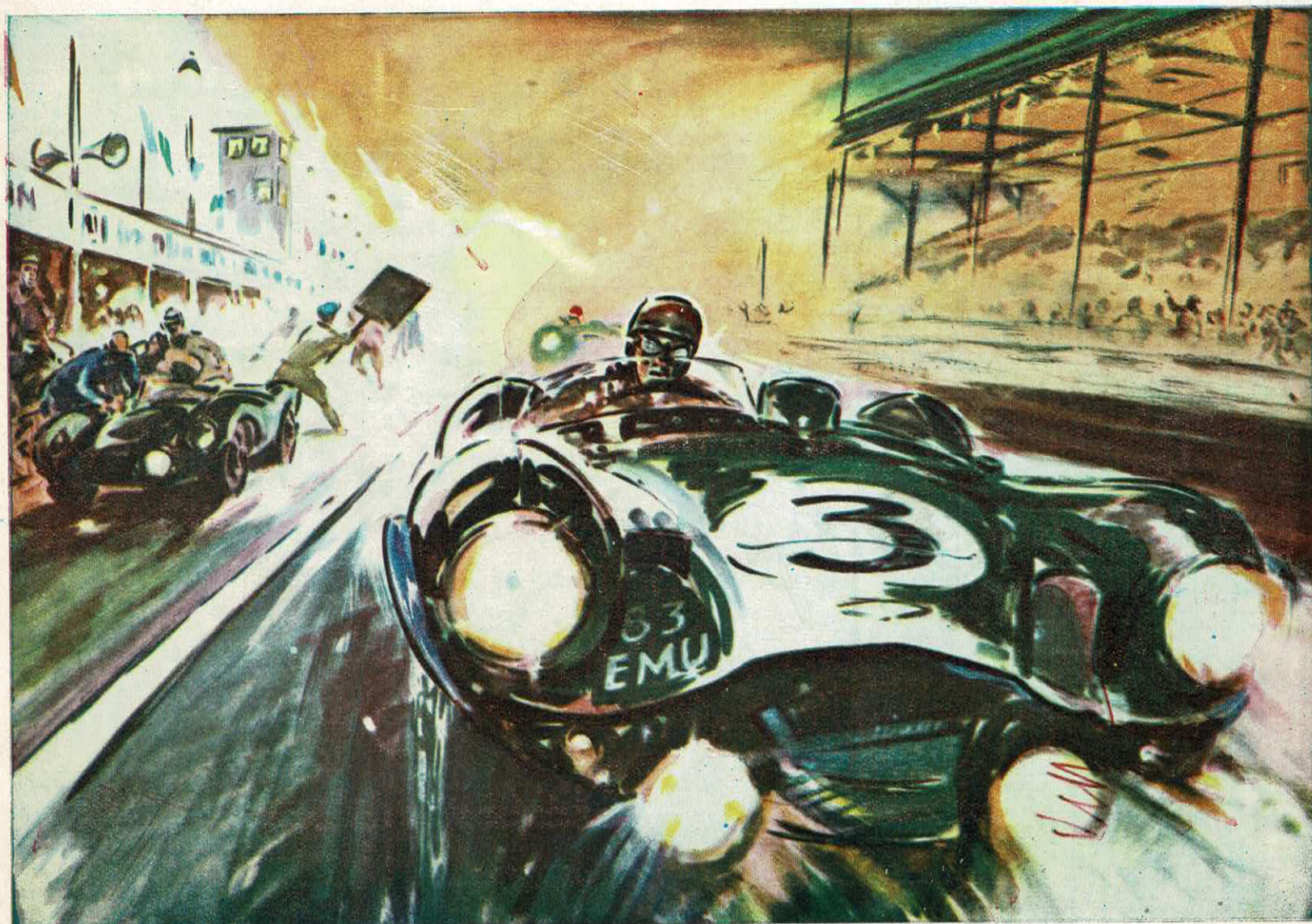


44^A TARGA FLORIO



CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE

«CHALLENGE EUROPEO»

CAMPIONATO ITALIANO DI VELOCITA'

CERDA - 8 MAGGIO 1960

SOTTO L'ALTO PATRONATO
DELL'ASSESSORATO TURISMO
E SPORT DELLA REGIONE
SICILIANA E SOTTO L'EGIDA
DELL'AUTOMOBILE CLUB
D'ITALIA

NUMERO UNICO
EDITO DAL COMITATO
ORGANIZZATORE DELLA
44^A TARGA FLORIO

AGIP



ENERGOL 
OLIO PER MOTORI

AL MONDO LA COPIA

Sulla pista delle alte velocità...

Le piste ad alta velocità, impongono che il pilota
abbia a disposizione tutti i mezzi per sfruttare
la propria vettura fino al limite delle sue possibilità.
Il campione che si prepara ad allinearsi sul nastro di partenza
sa di poter contare su due formidabili alleati:

Supershell con I.C.A.

Shell X-100 Motor Oil

Sugli autodromi di tutto il mondo la conchiglia
con la scritta *Shell* è sempre presente
come simbolo delle vittorie più significative.

Potete essere sicuri di



g crepax



BANCO DI SICILIA

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

Patrimonio, fondi rischi e di garanzia: L. 33.632.876.601

Presidenza e Direzione Generale in Palermo



Sedi in AGRIGENTO, BOLOGNA, CALTAGIRONE, CALTANISSETTA, CATANIA, ENNA, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MILANO, PALERMO, RAGUSA, ROMA, SIRACUSA, TERMINI IMERESE, TORINO, TRAPANI, TRIESTE, VENEZIA. — Succursali in MARSALA e PALERMO.



199 Agenzie

Uffici di Rappresentanza:

LONDRA — 1, Great Winchester Street

MONACO DI BAVIERA — Theatinerstrasse, 23/1

NEW YORK — 37, Wall Street

PARIGI — 62, Rue La Boétie

Filiale all' Estero:

TRIPOLI d'Africa

Forme speciali di credito attraverso le seguenti Sezioni:

SEZIONE DI CREDITO AGRARIO E PESCHERECCIO

SEZIONE DI CREDITO FONDIARIO

SEZIONE DI CREDITO MINERARIO

SEZIONE DI CREDITO INDUSTRIALE

SEZIONE AUTONOMA PER IL FINANZIAMENTO DI OPERE PUBBLICHE E DI IMPIANTI
DI PUBBLICA UTILITA'

Le cartelle fondiarie 5⁰/₀ del Banco di Sicilia, garantite da prima ipoteca sopra beni immobili, rappresentano uno dei più sicuri e vantaggiosi investimenti

Corrispondenti in tutte le piazze d'Italia e nelle principali del mondo.

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA E DI BORSA

44^A TARGA FLORIO

Sotto l'Alto Patrocinio dell'Assessorato per il Turismo e lo Sport della Regione Siciliana e sotto l'egida dell'Automobile Club d'Italia

Manifestazione Automobilistica
Internazionale di Velocità su circuito stradale

8 Maggio 1960
Circuito delle Madonie
Giri 10 pari a 710 Km. - oltre 6 ore di gara

Campionato del Mondo Marche
per Vetture Sport
« CHALLENGE » EUROPEO

Campionato Italiano di Velocità
per vetture Sport e Gran Turismo

Manifestazione organizzata
in conformità al C.S.I. della F.I.A.
e al R.N.S. della C.S.A.I.



XV FIERA DEL MEDITERRANEO

CAMPIONARIA INTERNAZIONALE

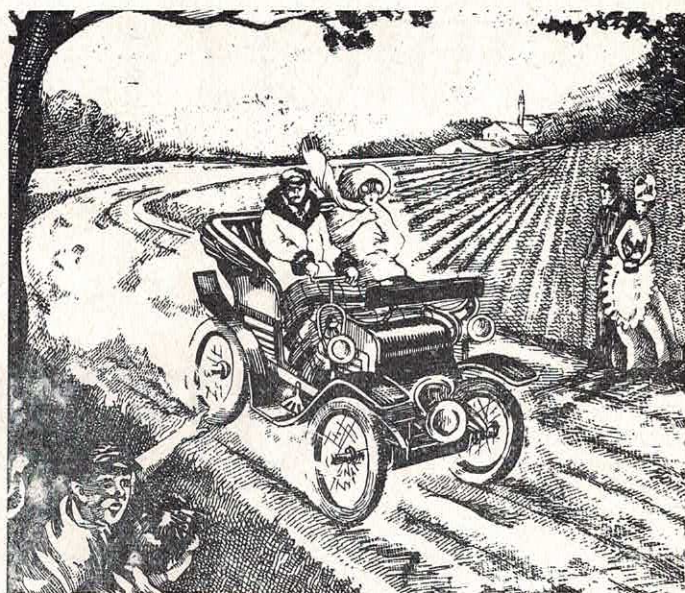
PALERMO

1-16 GIUGNO 1960



*IL MIGLIOR PUNTO D'INCONTRO DEI MERCATI CONTINENTALI
CON QUELLI DEI PAESI MEDITERRANEI*

RIDUZIONI FERROVIARIE E MARITTIME



(disegno da «TORINO MOTORI»)

NUMERO UNICO

edito dal Comitato Organizzatore della 44ª «Targa Florio»

Redazione e impaginazione: PINO FONDI

Pittura di copertina: GORDON HORNER
da «The Autocar»

Autotipie e quatricromia: Ditta A. PALPACELLI

Stampatori: GRAFICHE ACP - Palermo

SOMMARIO

FLAP - Un pioniere leggendario

PAOLO DI PIETRA - Invecchiano gli uomini, ma la
«Targa» è sempre giovane

MARIO RUSSO - Vincenzo Florio, un instanca-
bile animatore

GEORGES FRAICHARD - E' in Alvernia che Florio
ebbe l'idea di creare la «Targa»

VINCENZO GARGOTTA - Una gloriosa storia

GIANNI MARIN - Una corsa che vivrà immutata
nel tempo

PIERO TARUFFI - La «Targa»: un patrimonio da
difendere

UMBERTO MAGLIOLI - La mia «sfida» con Florio...

PIN-FO - Grandi protagonisti del passato

PINO FONDI - La «Targa Florio» e il rinnovamento
delle formule

Monsieur SOUPAPE - La prova delle Madonie e
quelle del «Mondiale Marche»

ALBERGO SOLE

PALERMO - *Corso Vittorio Emanuele, 291*

Telefoni: 17.562 / 17.614 / 17.672

AUTOBIANCHI

CONCESSIONARIA PER PALERMO E PROVINCIA

Dr. GIUSEPPE MESSINEO

PALERMO - Via Marchese Villabianca (Roma Nuova) 18-20 - Telef. 61.818



44^A TARGA FLORIO

8 MAGGIO 1960 - CIRCUITO DELLE MADONIE - 10 Giri - Km. 720

CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE Vetture Sport CAMPIONATO ITALIANO DI VELOCITA'

Categoria SPORT (Classi da oltre 700 fino a 2000 cmc.)

Categoria GRAN TURISMO (Classi da oltre 700 cmc. fino a oltre 2500 cmc.)

CHALLENGE EUROPEO

Manifestazione organizzata in conformità al C.S.I. della F.I.A. e al R. N. S. della C.S.A.I.

Sotto l'Alto Patronato dell'Assessorato per il Turismo e lo Sport della Regione Siciliana

Sotto l'egida dell'Automobile Club d'Italia

COMITATO ESECUTIVO

Presidente : Signora LUCIA FLORIO

Vice Presidenti: Comm. Giacomo Tagliavia - Sig. Vincenzo Paladino

Componenti: Comandante Giuseppe Albanese - Barone Luigi Bordonaro - Sig. Ubaldo Cipolla -
Conte Giovanni Federico - Dott. Giovanni Marasà

UFFICIALI DELLA MANIFESTAZIONE

Commissario Sportivo delegato della C.S.A.I.: Conte Giovanni Lurani Cernuschi

Commissari Sportivi: Comm. Giacomo Tagliavia - Comandante Giuseppe Albanese - Barone Luigi Bordonaro
- Rag. Guido Ferrera - Dott. Ottavio Garaio - Sig. Vincenzo Tornabene - Principe
Girolamo Vannucci di Petrulla

Commissario Tecnico delegato dalla C.S.A.I.: Ing. Luigi Gori

Commissari Tecnici: Ing. Francesco Costanzo - Ing. Leopoldo Zito - Sig. Paolo Arnone

Verificatore Tecnico delegato della C.S.A.I.: Sig. Lorenzo Caccia

Direttore di Corsa: Conte Giovanni Federico

Segretari della Manifestazione: Vincenzo Paladino - Prof. Giuseppe Palmeri

Giudice di partenza: Dott. Nunzio Perciabosco

Giudice di arrivo: Marchese Pietro Pottino

Commissari di percorso: Sig. Ignazio Abbate - Sig. Federico Brucato - Sig. Salvatore Costa - Dott. Salvatore
Lanzarotta - Sig. Lorenzo Marino - Sig. Lorenzo Mercadante - Sig. Antonino Perricone
- Sig. Carlo Pintacuda - Sig. Giovanni Tamburini

Capo servizio cronometraggio: Prof. Guglielmo Piccolo

Cronometristi designati dalla Federazione Italiana Cronometristi

Sede del COMITATO ORGANIZZATORE: PALERMO, Via Lombardia 19 ☎ 254247

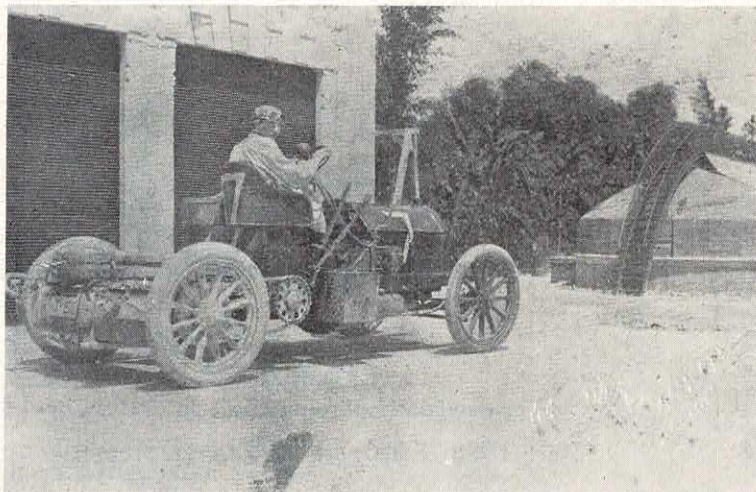
Un pioniere leggendario *di Flap*

E' più di un anno ormai che il creatore della « Targa Florio » non è più di questo mondo. Non appare facile potersi adattare alla sua assenza al via di una ennesima edizione della sua celebrata competizione. Vincenzo Florio era una eccezionale personalità sportiva che si imponeva su amici e avversari, come pochi possono riuscire nella umana società. Il non vederlo più alle Tribune di Cerda con la classica « paglia » la vecchia macchina fotografica e la bandiera scacchettata, è come se mancasse qualcosa di essenziale, di vitale alla più anziana corsa del mondo. Ma le figure umane della nostra società sono effimere, come tutto ciò che la circonda. Poche, tuttavia, sono le figure che passano alla storia o entrano a far parte della leggenda; Florio è una di queste rare figure, assolutamente personalissima. Florio ormai fa parte di quella ristretta schiera di mitici pionieri dello sport, alla quale appartengono Colombo, Desgrange, Biscaretti, Faroux, e tanti altri che hanno fatto lo sport. Florio resta così un pioniere leggendario dello sport del motore, come i fratelli Wright lo sono per l'aviazione.

Nella storia dello sport si parlerà di Florio come in quella del motore si parla di Padre Barsanti o di Diesel. Se Barsanti e Diesel furono degli inventori che contribuirono alla affermazione del veicolo a quattroruote con il loro ingegno, che permise rivoluzionarie scoperte meccaniche, Vincen-



Florio segna i tempi durante lo svolgimento della prima edizione nel 1906



Vincenzo Florio nel 1907 al volante di una macchina dell'epoca

zo Florio lo si può definire tale per quanto riguarda lo sport automobilistico.

Le corse automobilistiche sono servite, e sempre serviranno, per il perfezionamento dell'automobile.

Florio ideò agli albori della evoluzione automobilistica una forma di competizione che meglio di tutte era in grado per mettere in evidenza pregi e difetti di una automobile.

Fu la Targa Florio che per prima dette un deciso avvio allo sviluppo di nuove formule costruttive per l'automobile e a nuove forme di competizione che per essa fossero realmente utili.

Quando si disputò la prima edizione della Targa Florio, che venne vinta da Cagno sulla grossa Itala, non significò soltanto un nuovo evento sportivo, ma soprattutto si registrò un avvenimento che permise al veicolo quadriuote di affermarsi. Dopo quella corsa i costruttori di automobili cominciarono a fare dei nuovi studi su essa; i risultati forniti furono utili a creare orientamenti diversi da quelli che erano prima e nuovi progetti si potevano impostare.

Un circuito come quello delle Madonie era proprio l'ideale per far perfezionare l'automobile del comune utente della strada che allora era molto raro.

Dunque, Florio, ideando la sua grande cor-

sa, non pervenne soltanto a creare una manifestazione sportiva che avesse funzioni spettacolari. Per tale ragione non si deve considerare soltanto un pioniere dello sport dell'automobile, ma anche un pioniere dell'automobile; due aspetti diversi che si collegano intimamente fra loro.

Florio ideò una competizione che oggi è la stessa di allora, cioè sempre la medesima forma di gara che possa permettere la evoluzione dell'automobile.

Florio resta così una figura leggendaria, non soltanto perchè lo si può considerare un nobile cavaliere dello sport, ma anche un pioniere che ha dato tanto contributo al progresso della costruzione automobilistica.

Si deve dire grazie anche alla Targa Florio, se le macchine che noi oggi guidiamo sono più confortevoli, più stabili, più veloci o più leggere. Tante corse nacquero molti anni fa ispirandosi ai concetti messi in evidenza dalla Targa Florio.

Non è facile che il significato più reale e intrinseco di questa corsa venga compreso pienamente, oggi che lo sport comincia ad essere considerato soltanto spettacolo.

Negli ultimi tempi Florio dovette combattere aspramente per difendere dei giusti principi che furono travisati o banalmente considerati. Fino agli ultimi giorni della sua vita questo leggendario pioniere dell'automobilismo sportivo e dell'automobile fu sempre coerente con se stesso.

Il contributo dato dalla sua corsa all'automobile sarà sempre innegabile e indefettibile, fino a quando l'uomo non abbandonerà l'automobile per servirsi esclusivamente dei mezzi aerei.

Il modo migliore per onorare Vincenzo Florio e la sua corsa, affinchè essa non venga a perdere la funzione che ha sempre avuta, è quello di permetterle la continuità « vita natural durante ».

E anche quest'anno rivedremo Vincenzo Florio in ispirito, che aleggerà a Cerda con il classico sorriso di compiacimento, la « paglia » in testa, la macchina fotografica e la bandiera a scacchi.

Sarà un Florio eternamente felice...



Flap



REPUBBLICA ITALIANA

Regione Siciliana

IL PRESIDENTE

Palermo, 4 Aprile 1960

Nel solco di una tradizione ultracinquantenaria, la Targa Florio rappresenta una valida testimonianza dello spirito sportivo isolano, ed attesta l'appassionata competenza dei suoi organizzatori che continuano la nobile iniziativa dell'indimenticabile Vincenzo Florio, pioniere dell'automobilismo italiano.

Alla sua prossima competizione, valevole anche come prova di campionato mondiale, rivolgo l'augurio più fervido e cordiale della Regione e mio personale per il miglior successo.

BENEDETTO MAJORANA DELLA NICCHIARA



Il Principe

Filippo Caracciolo di Castagneto Presidente dell'A. C. d'Italia

Nel commosso ricordo del suo indimenticabile fondatore la corsa più antica ed illustre del mondo rinnoverà ancora la gloriosa tradizione dell'automobilismo sportivo italiano. Sorretta dal pieno appoggio della lungimirante autorità della Regione consapevole della importanza sportiva della manifestazione, che costituisce altresì un irresistibile richiamo turistico, la Targa Florio non mancherà di conseguire anche quest'anno il più lusinghiero successo. Per la classica gara, nella quale si cimenteranno i concorrenti al Campionato Mondiale Vetture Sport, l'Automobile Club d'Italia formula i più fervidi voti augurali agli organizzatori, il più vivo compiacimento per l'ottimo lavoro già compiuto, alle appassionati folle sportive siciliane il più cordiale saluto.

*Principe FILIPPO CARACCILO DI CASTAGNETO
Presidente dell'Automobile Club d'Italia*

Il Senatore Guido De Unterrichter Presidente della C.S.A.I.





Il Sindaco di Palermo
Dr. Salvo Lima



Municipio di Palermo

IL SINDACO

Palermo, marzo 1960

Palermo deve alla TARGA FLORIO la sua rinomanza nel mondo dello sport e della civiltà automobilistica.

I motivi di orgoglio che dalla primogenita tra le grandi prove motoristiche su strada, sono proiettati sulla nostra Città, ci impegnano ad esprimere a coloro che hanno raccolto l'esempio e la fede di Vincenzo Florio, pioniere dell'automobilismo sportivo, la nostra solidarietà e il nostro augurio, perchè il continuo rinnovarsi della gloriosa TARGA non cessi di associare il nome di Palermo a quello del progresso della tecnica dei trasporti motorizzati, strumenti di avvicinamento tra i popoli.

IL SINDACO
(Dr. Salvo Lima)

Automobile Club Palermo

IL PRESIDENTE

Quando nel lontano 1906 Vincenzo Florio organizzò per la prima volta la Sua Targa, nessuno avrebbe potuto pensare che essa sarebbe assunta ad importanza tale da essere considerata, oggi, come la più grande corsa automobilistica del mondo.

La vecchia e gloriosa Targa Florio è l'unica gara di velocità su strada che ancora resiste in Italia e certamente sarà perpetuata nel futuro, sia nel ricordo di Vincenzo Florio che per la considerazione che essa è un validissimo banco di prova, sul quale sono sottoposti ad un duro esperimento i piloti e le vetture.

La scomparsa dell'ideatore non deve segnare la fine della Targa Florio. Tutti noi appassionati dobbiamo assumere l'impegno di mantenerla e potenziarla, perchè possa continuare a suscitare l'interesse dei tecnici e l'entusiasmo degli sportivi.

Esprimo il mio migliore augurio, perchè la edizione di quest'anno sia degna del glorioso passato della Targa.

J. Starabbi di Pianlinelli

Giovanni Marasà

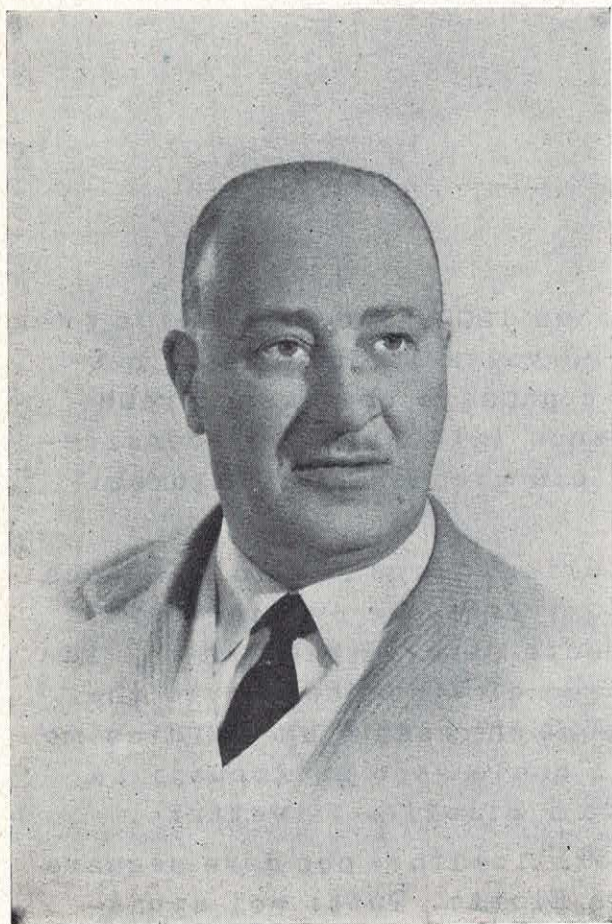
Dire che la "Targa Florio" è la più antica, la più popolare, la più universale corsa automobilistica del mondo, non è affatto una novità.

Dire, inoltre, che la "Targa Florio" è la corsa più probante e più dura da condurre in porto è anche cosa che già tutti sappiamo.

Ma una verità c'è ancora, e tutti la conoscono, ed è il fatto che la "Targa", sfidando e superando qualsiasi contrarietà, qualsiasi ostacolo, è sempre viva e vitale, magicamente dotata di perenne giovinezza.

Essa è con noi, dentro di noi, e puntuale ogni anno, allo scadere della primavera, sboccia come un fiore sul prato.

Alla cara memoria del suo Fondatore offriamo anche questo anno il Suo fiore preferito: la "44.ma TARGA FLORIO"!



Anche quest'anno il Comitato Organizzatore della 44ª Targa Florio segue la via luminosa delle grandi iniziative di Vincenzo Florio, chiamando a nuovi cimenti ed a nuove conquiste professionisti ed amatori dello sport automobilistico.

Ad ogni edizione la Targa Florio mantiene intatto il suo interesse ed il suo fascino, attirando sempre nuovi competitori nel miraggio di un trofeo che il trascorrere degli anni rende sempre più glorioso ed ambito, potendosi arrogare, ben a ragione, il diritto di essere il più suggestivo ed indiscutibile osservatorio delle grandi prove internazionali.

Giovanni Federico

Beppe Albanese

Torna la Targa e tornano i ricordi lieti e tristi.

Torna con noi il caro Vincenzo che mai dovrà abbandonare la Sua Targa, perchè è stata tutta l'la Sua vita; essa è stata e sarà la corsa su strada più importante del mondo, carica di gloria e di contenuto tecnico; durerà nel tempo come pietra miliare del progresso e dello sport automobilistico.

Occorre definire la sua continuità senza riserve e appoggiarla completamente, affidandola a mani amiche, sicure e convinte che la Sicilia e Palermo senza la Targa perderebbero uno dei motivi più validi del crescente successo isolano proiettato nel mondo internazionale dello sport che tanto ha contribuito alla valorizzazione meccanica dell'automobile.

Invecchiano gli uomini

ma la "Targa" è sempre giovane

Essere vecchio non è un torto imperdonabile.

Ho gli stessi anni della Targa Florio, infatti sono nato nel 1906 pochi giorni prima che nascesse per volontà di Vincenzo Florio la grande corsa automobilistica siciliana.

Non ho potuto assistere alle primissime edizioni, perchè ancora non avevo la necessaria capacità di intendere e di volere, ma, fin dal 1911, dal balcone di casa mia, prospiciente la via Cavour, ho assistito al passaggio dei concorrenti che prendevano il via dal Palazzo Villarosa, per la edizione disputata sul Giro di Sicilia.

Fu quello un evento memorabile! Il microbo dell'automobilismo si era introdotto nelle mie vene per mai più uscirne.

Sempre da quel balcone ho visto partire i concorrenti delle edizioni successive svoltesi prima dell'inizio della conflagrazione mondiale, però il mio primo contatto con «Floriopoli» avvenne nel 1919, quando appena tredicenne mi recai ad assistere alla corsa dalle tribune nei pressi della stazione di Cerda.

In quella occasione vidi per la prima volta Vincenzo Florio e la sua figura, divenuta poi leggendaria, si impresse nel mio animo per mai più uscirne.

Negli anni successivi ho sempre seguito le vicende della Targa, sia come protagonista, sia per il fatto che riuscii ad entrare nel «clan» degli organizzatori, dapprima come comparsa, poi di anno in anno, con maggiore impegno.

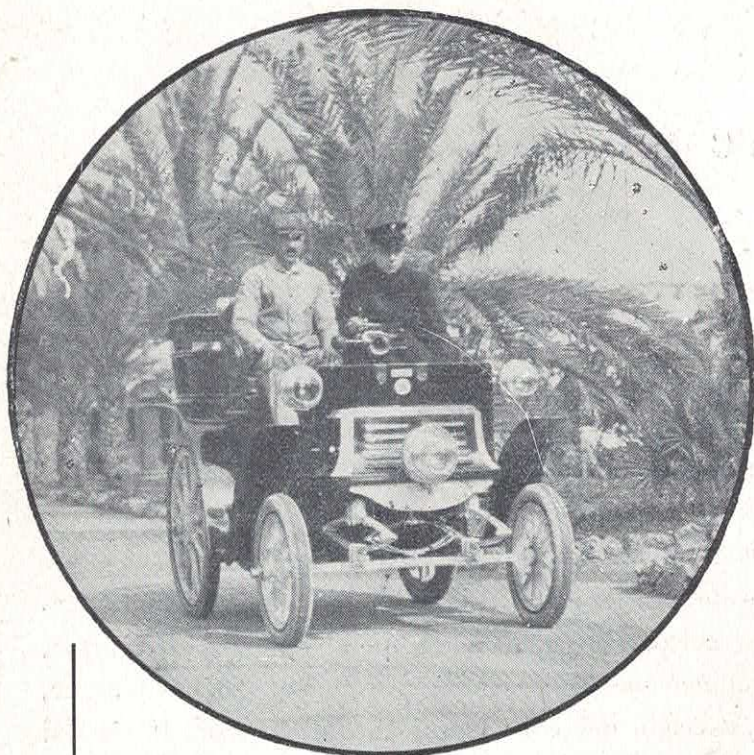
La Targa Florio è veramente una sirena fascinatrice, chi cade nelle sue mani, chi ascolta il suo canto meraviglioso, non se ne stacca più; rimane avvinto per sempre.

Quanti piloti, quante vetture ho visto passare sotto i miei occhi nel succedersi delle edizioni; quanti amici ho conosciuto, ho stimato ed ho poi perduto nel volgere di quattro decenni e più!

Io sono ormai sul cammino fatale della vecchiaia, mi sento ancora giovane nel cuore, nella volontà, nello spirito, in tutto; però, mentre io invecchio, la Targa Florio, nata con me, cresciuta come me, pur avendo gli stessi anni, è molto più giovane di me ed ha una virtù che io non posso avere: quella di non invecchiare mai, di essere proiettata nel futuro verso l'immortalità.

Io invecchio, ma una cosa so con certezza: fino a quando le forze mi sosterranno, fino a quando mi sarà possibile vivrò con la Targa e per la Targa.

Paolo Di Pietra



Siamo nel 1899. Vediamo Vincenzo Florio al volante della allora famosa «Mercedes-Benz» con trasmissione a cinghia. Sei anni dopo, durante la disputa della «Coppa Gordon Bennet» in Alvernia, Florio concepiva la Sua Corsa intorno alle Madonie mettendo in palio una Targa in oro massiccio. Nasceva così quella competizione automobilistica che sarebbe stata alla base dello sport automobilistico, iniziandone la sua storia che ha più di cinquant'anni.

Nel 1910, tre giorni prima della Targa Florio si disputò la «Coppa delle Vetturette» che vide il successo di Sizaire, seguito da Vincenzo Florio e dal Barone Stabile. Questa è una ingiallita immagine di non trascurabile valore storico per lo sport dell'automobile.

Si nota il passaggio di una... «vetturette» che pesava quanto un camion di oggi, su un tratto di strada polveroso e anfrattuoso. E' superfluo rilevare che i corridori di cinquant'anni fa erano dei veri eroi dello sport e dell'automobile.



Vincenzo Florio, un instancabile animatore

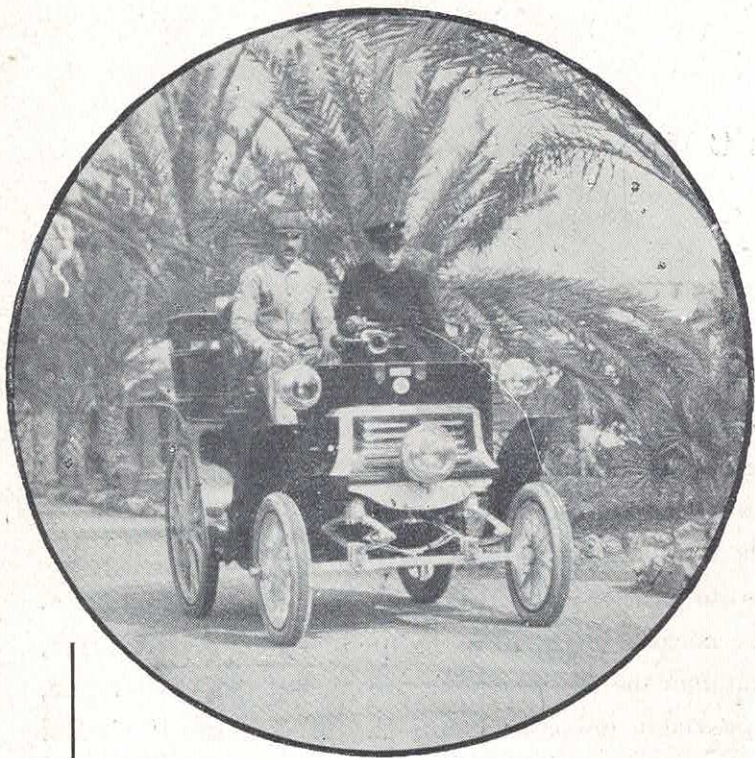
Si può dire veramente di Vincenzo Florio che "una ne faceva e due ne pensava". Era un animatore eccezionale e gli piaceva stare con i giovani ed organizzare per loro cento manifestazioni agonistiche, per suscitare l'amore alla competizione sportiva, lo scatto naturale della giovinezza.

Dalla sua "centrale" di Via Catania, il Cavaliere, quasi ogni giorno, varava un'idea nuova - sempre originale - per far "vivere" i suoi giovani amici, dei quali si circondava. Ricordo che, per alcuni mesi dell'estate, ebbe a durare un ... vitalizio, che era un premio di lire dieci giornaliere, assegnate al detentore del record di marcia podistica, da Via Catania (dov'era anche la sede dell'Automobile Club di Sicilia) fino alla "statua" e ritorno: Gigetto Maggiore fu il più duraturo di tali concorrenti, tra i quali erano Camillo e Giuseppe Colombo, Pupy Pintacuda, Salvatore Russo ed altri.

La prima "caccia al tesoro" in Italia, forse, la organizzò a Palermo Vincenzo Florio, in una serata estiva. Ricordo la faccia sparuta che fece il vigile di servizio in Piazza Politeama - all'incrocio di Via Ruggero Settimo - quando si vide presentare, a piccoli intervalli, signore elegantissime in abito da mezza sera (la gara si concludeva con un pranzo di gala alla "Taverna del Tiro") che gli chiedevano dove si trovasse la via Sedie Volanti (bisognava recarvisi, in automobile per ritirare il secondo "compito"): alla "terza signora" il vigile non poté resistere oltre alla curiosità e, abbandonato il posto, corse nella be-

nedetta stradetta per constatare, di persona, cosa diavolo vi accadesse! Durante questa "caccia al tesoro" accadde anche un episodio gustosissimo. Uno dei "compiti" misteriosi lasciava intuire che bisognava recarsi presso un luogo di cura per malattie mentali; in realtà, si trattava della Villa Stagno a Corso Calatafimi, ma Guido de Pace (che faceva coppia con Saro De Luca) pensò al Manicomio di Via Pindemonte e vi si recò. Scese in fretta dalla vettura (il fattore "tempo" era importantissimo, per la gara) e chiese concitatissimo, la "busta del tesoro" ad un infermiere





Siamo nel 1899. Vediamo Vincenzo Florio al volante della allora famosa «Mercedes-Benz» con trasmissione a cinghia. Sei anni dopo, durante la disputa della «Coppa Gordon Bennet» in Alvernia, Florio concepiva la Sua Corsa intorno alle Madonie mettendo in palio una Targa in oro massiccio. Nasceva così quella competizione automobilistica che sarebbe stata alla base dello sport automobilistico, iniziandone la sua storia che ha più di cinquant'anni.

Nel 1910, tre giorni prima della Targa Florio si disputò la «Coppa delle Vetturette» che vide il successo di Sizaire, seguito da Vincenzo Florio e dal Barone Stabile. Questa è una ingiallita immagine di non trascurabile valore storico per lo sport dell'automobile.

Si nota il passaggio di una... «vetturette» che pesava quanto un camion di oggi, su un tratto di strada polveroso e anfrattuoso. E' superfluo rilevare che i corridori di cinquant'anni fa erano dei veri eroi dello sport e dell'automobile.



Vincenzo Florio, un instancabile animatore

Si può dire veramente di Vincenzo Florio che "una ne faceva e due ne pensava". Era un animatore eccezionale e gli piaceva stare con i giovani ed organizzare per loro cento manifestazioni agonistiche, per suscitare l'amore alla competizione sportiva, lo scatto naturale della giovinezza.

Dalla sua "centrale" di Via Catania, il Cavaliere, quasi ogni giorno, varava un'idea nuova - sempre originale - per far "vivere" i suoi giovani amici, dei quali si circondava. Ricordo che, per alcuni mesi dell'estate, ebbe a durare un... vitalizio, che era un premio di lire dieci giornaliere, assegnate al detentore del record di marcia podistica, da Via Catania (dov'era anche la sede dell'Automobile Club di Sicilia) fino alla "statua" e ritorno: Gippetto Maggiore fu il più duraturo di tali concorrenti, tra i quali erano Camillo e Giuseppe Colombo, Pupy Pintacuda, Salvatore Russo ed altri.

La prima "caccia al tesoro" in Italia, forse, la organizzò a Palermo Vincenzo Florio, in una serata estiva. Ricordo la faccia sparuta che fece il vigile di servizio in Piazza Politeama - all'incrocio di Via Ruggero Settimo - quando si vide presentare, a piccoli intervalli, signore elegantissime in abito da mezza sera (la gara si concludeva con un pranzo di gala alla "Taverna del Tiro") che gli chiedevano dove si trovasse la via Sedie Volanti (bisognava recarvisi, in automobile per ritirare il secondo "compito"): alla "terza signora" il vigile non poté resistere oltre alla curiosità e, abbandonato il posto, corse nella be-

nedetta stradetta per constatare, di persona, cosa diavolo vi accadesse! Durante questa "caccia al tesoro" accadde anche un episodio gustosissimo. Uno dei "compiti" misteriosi lasciava intuire che bisognava recarsi presso un luogo di cura per malattie mentali; in realtà, si trattava della Villa Stagno a Corso Calatafimi, ma Guido de Pace (che faceva coppia con Saro De Luca) pensò al Manicomio di Via Pindemonte e vi si recò. Scese in fretta dalla vettura (il fattore "tempo" era importantissimo, per la gara) e chiese concitatissimo, la "busta del tesoro" ad un infermiere



che se ne stava davanti al portone a fumare, insieme ad un suo amico. L'infermiere, da un canto cadeva dalle nuvole e d'altra parte, abituato professionalmente a tante stranezze, cominciò a pensare che quelle richieste di buste e di "tesoro" facessero parte di pensieri poco equilibrati di quel signore in smoking: e fatto cenno all'amico, si accinse a prendere sotto braccio quell'ipotetico... nuovo cliente! Per fortuna di Guido, l'intervento di Saro De Luca chiarì ogni cosa...

In una delle tante indimenticabili "parties" che il Cavaliere organizzava alla "Conigliera" - il bellissimo giardino con un vasto padiglione, ubicato dietro la Villa Sperlinga - una gara imbastita lì per lì fu la pesca alla più grossa carpa, nella grandissima vasca del giardino: si videro una dozzina di lenze attivissime (in quel padiglione c'era tutto: bigliardo, biciclette, racchette da tennis, bastoni da "cricket" ecc.) per pescare, in un tempo cronometrato, la più grossa delle carpe che abitavano in quella vasca.

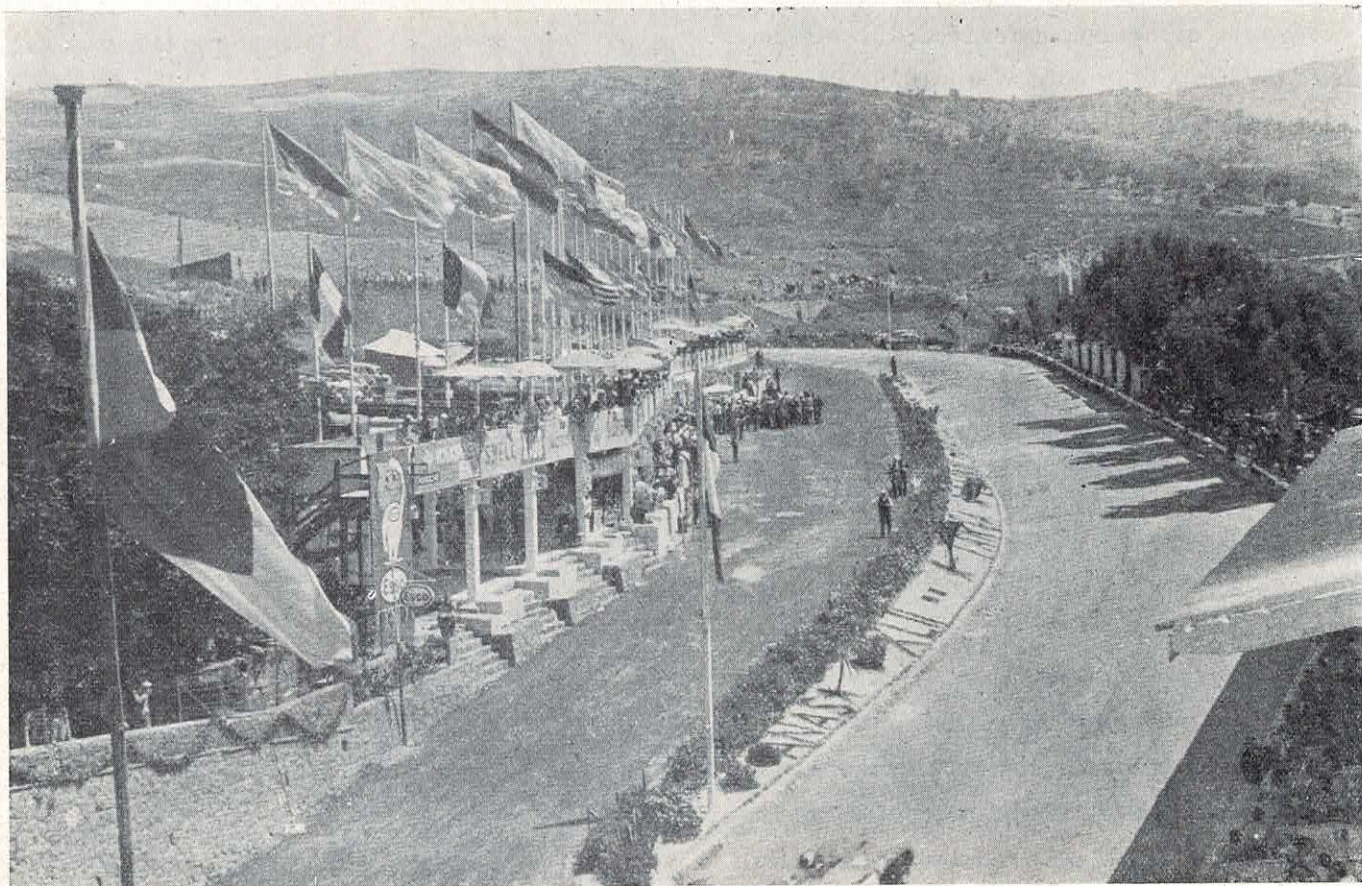
Nella stessa "Conigliera" ebbe lieta risonanza una grande festa, durante la quale fu svolto un intenso programma di "scelto varietà": chi scrive aveva il non lieve compito di "regleur des dances" e Roberto Pottino entusiasmò gli

invitati con i suoi numeri di magia e manipolazione. Aveva un bellissimo costume serico giapponese, pieno di draghi d'oro.

Anche a Mondello l'animatore Cavaliere non aveva mai soste. Col suo motoscafo velocissimo "Zust" organizzava gare di "acquaplane" - le primissime di questo sport - con premi in natura (arance deliziose della "Conigliera" e angurie spettacolari).

Ovunque ci fosse una riunione di amici indetta dal Cavaliere, ad un certo punto Vincenzo Florio traeva dalla tasca dei pantaloni il suo cronometro (uno dei tanti pregevoli della sua collezione) e proponeva una competizione: - C'è un premio per il primo, secondo e terzo classificato in questa gara... E lì, lanciava d'un sol getto una nuova idea. Quanto bastasse per mettere in moto la macchina della sua viva, dinamica animazione e la gioia di tanta gente giovane che lo attorniava: gare remiere a Favignana, una specie di "film" marinaro improvvisato sul suo piroscifo "Aegusa" (con l'eroe legato all'albero di maestra!) e tante altre manifestazioni, nate e realizzate dal suo instancabile spirito di insuperato organizzatore: che una ne faceva e due ne pensava....

Mario Russo



C'est en Auvergne que Florio eut l'idée de créer la "TARGA"

par **Georges Fraichard**



GEORGES FRAICHARD
redattore de «L'Action Automobile»
uno dei più noti giornalisti specializzati

Georges Boillot (nel 1915) e Albert Divo (nel 1928 e 1929) sono stati i soli campioni francesi a iscrivere il loro nome nell'Albo d'Oro della Targa Florio, così ricca di piloti di grande valore.

Ma se Peugeot con Georges Boillot ha riportato una sola vittoria, Bugatti è stato imbattibile dal 1925 al 1929 con Costantini (due vittorie) Materassi e Albert Divo, che riuscì anche lui a realizzare una magnifica doppietta.

Ma nell'insieme, ad eccezione di Werner (Mercedes) nel 1924, di Stirling-Moss-Peter Collis vincitori su Mercedes nel 1955, di Barth-Seidel vittoriosi su Porsche nel 1959, i piloti italiani e la meccanica transalpina sono stati, dopo il 1906, spesso all'onore.

Pertanto, la Targa Florio ha sempre sedotto i francesi.

E' senza alcun dubbio che Vincenzo Florio amava molto la Francia.

« E' essa — affermava egli — che ha fatto la rinomanza della mia prova... ».

Ed aggiungeva: « Fu da spettatore, nel 1905, alla ultima corsa per la Coppa Gordon-Bennet, in Alvernia, che mi venne l'idea di organizzare una corsa in Sicilia ».

Vincenzo Florio trovò, successivamente, un circuito lungo 148 Km., partente dal livello del mare, ammontante a 1120 metri nei pressi di Petralia, attraversante dei villaggi che non avevano visto mai una automobile; un paesaggio selvaggio e incantevole, segnato dal passaggio dei « barbari del nord », i goti, i vandali, i conquistatori orientali, i saraceni e i normanni.

Nel 1906 egli organizzava la prima corsa, la quale non riuniva che dieci partenti soltanto. Un italiano che si chiamava Cagno conseguì e ricevette per la sua vittoria una decorazione — la Targa — in oro massiccio e 30.000 franchi in pezzi d'oro.

Georges Boillot (en 1915) et Albert Divo (en 1928 et 1929) ont été les seuls champions français à inscrire leur nom au palmarès de la Targa Florio, si riche en pilotes de grande valeur.

Mais si Peugeot avec Georges Boillot se rependit que qu'une seule victoire, Bugatti a été imbattable de 1925 à 1929 avec Constantini (deux victoires) Materassi et Albert Divo qui réussit lui aussi un magnifique doublé.

Mais dans l'ensemble, à l'exception de Werner (Mercedes) en 1924, de Stirling Moss-Peter Collins vainqueurs sur Mercedes en 1955, de Barth-Seidel gagnants sur Porsche en 1959, les pilotes italiens et les mécaniques transalpines ont été, depuis 1906, souvent à l'honneur.

Pourtant, la Targa Florio a toujours séduit les Français. C'est sans doute parce que Vincenzo Florio aimait beaucoup la France.

« C'est elle, assurait-il, qui a fait la renommée de mon épreuve... ».

Et il ajoutait:

« C'est en assistant, en 1905, à la dernière course pour la Coupe Gordon-Bennet, en Auvergne, que l'idée me vint d'organiser une course en Sicile ».

Vincenzo Florio trouva, par la suite, un circuit long de 148 kms, partant du niveau de la mer, montant à 120 mètres près de Petralia, traversant des villages qui n'avaient jamais vu une automobile; un paysage sauvage, et enchanteur, marqué par le passage des « barbares du nord », les gothes, les vandales, les conquérants orientaux, les sarrasins et les normands.

En 1906 il organisait la première course qui ne réunissait que dix partants. Un italien du nom de Cagno gagnait et recevait pour sa victoire une plaque — la Targa — en or massif et 30.000 francs en pièces d'or.

C'est sur ce circuit d'une rare beauté sauvage que les batailles de constructeurs et de pilotes furent les

E' su questo circuito di una rara bellezza selvaggia che le battaglie dei costruttori e dei piloti furono le più epiche. Dopo il regno di Bugatti, si ebbe l'epopea della Alfa Romeo vittoriosa per sei stagioni, e soprattutto il singolare combattimento che si ingaggiò fra i due grandi rivali Achille Varzi e Tazio Nuvolari; duello altrettanto spietato condotto con il Conte Antonio Brivio.

E' in Sicilia che Ferrari debuttò in corsa prima di essere costruttore; è a Palermo che i fratelli Maserati, piccoli fabbricanti di candele a Torino, pilotarono delle vetture di marche differenti prima di costruire i loro propri veicoli. Alfred Neubauer, che in casa Mercedes divenne più tardi il più popolare e il più competente dei direttori dei « servizi corse », sul circuito siciliano pilotò a bordo delle « Austro-Daimler » e, dopo, delle Mercedes.

Il regolamento all'esordio della Targa non giuocava un ruolo bene importante.

« La strada fa tutto — aveva costume di dire Florio — e farà la selezione. Lasciateli partire e si caveranno d'impaccio... ».

Dal 1906 ai nostri giorni la Targa ha avuto luogo regolarmente, a dispetto dei rovesci della alterna fortuna.

Talvolta, le difficoltà si profilavano insormontabili e la corsa sembrava dovere sparire per mancanza di concorrenti. Così fu nel 1909, anno in cui i costruttori francesi, i più numerosi e i più attivi, decisero di non correre più.

Florio si ricordò che esistevano delle vetturette. Fu così che sul circuito delle Madonie apparvero delle « Peugeot » delle « Sizaire » e « Naudin » allora condotte da Georges Boillot, Jules Goux, Georges Sizaire...

Un'altra volta, Florio non riconobbe alcun ingaggio. Gli andava questa volta di rinunciare?

No, egli impegnò la sua Fiat personale e comprò sei altre vetture che affidò a degli amici.

Una volta di più la Targa era salva!

Quest'uomo infaticabile, indomabile, è morto a Epernay (nella Champagne) il 6 gennaio 1959. Egli aveva 76 anni. L'automobile sportiva aveva perduto così un pioniere, un « grande signore », e la Sicilia un magnifico ambasciatore. Ma la Targa Florio sopravvive. Essa sopravviverà tale e quale egli l'ha desiderata qualche istante prima di rendere l'ultimo respiro, demandando a Vincenzo Paladino il compito di proseguire la sua opera.

« Tu sei giovane, entusiasta e coraggioso. Io conto su te ».

Vincenzo Paladino ha promesso.

E così, rassicurato, che Florio, cavaliere della meravigliosa epoca, se ne è andato.

plus épiques. Après le règne Bugatti, il y eut l'épopée Alfa Roméo six années victorieuse, et surtout le combat singulier que se livrèrent les deux grands rivaux Achille Varzi et Tazio Nuvolari; duel impitoyable ce pendant arbitré par le comte Antonio Brivio.

C'est en Sicile que Ferrari débuta en course avant d'être constructeur, c'est à Palermo que les frères Maserati, petits fabricants de bougies à Turin, pilotèrent des voitures de marques différentes ayant de construire leurs propres véhicules. Alfred Neubauer, qui chez Mercedes, devint plus tard le plus populaire et le plus compétent des directeurs de service des courses, pilota d'abord sur le circuit sicilien des Austro-Daimler, puis des Mercedes.

Le règlement, au début de la Targa, ne jouait pas un rôle bien important.

« La route fait tout, avait coutume de dire Florio et fera la sélection. Laissez les partir et se débrouiller... ».

De 1906 à nos jours, la Targa eut régulièrement lieu, en dépit de revers de fortune graves. Seules les deux guerres mondiales l'interrompirent.

Parfois, les difficultés parurent insurmontables et la course semblait devoir disparaître faute de concurrents. Ainsi en fut-il en 1909 où les constructeurs français, les plus nombreux et les plus actifs, décidaient de ne plus courir.

Florio se souvint qu'il existait des vetturesses. C'est ainsi que sur ce circuit des Madonies apparurent des Peugeot et des Sizaire et Naudin alors conduites par Georges Boillot, Jules Goux, Georges Sizaire...

Une autre fois, Florio ne reçut aucun engagement. Allait-il cette fois renoncer? Non, il engagea sa Fiat personnelle et acheta six autres voitures qu'il confia à des amis.

Une fois de plus la Targa était sauvée. Cet homme infatigable, indomptable, est mort à Epernay (en Champagne) le 6 janvier 1959. Il avait 76 ans. L'automobile sportive avait perdu un pionnier, un « grand monsieur » et la Sicile un magnifique ambassadeur. Mais la Targa Florio survit. Elle survivra telle qu'il l'a souhaité quelques instants avant de rendre le dernier soupir en demandant à Vincenzo Paladino de poursuivre son oeuvre.

« Tu es jeune, enthousiaste et courageux. Je compte sur toi ».

Vincenzo Paladino a promis.

Et c'est, rassuré, que Florio, chevalier de la merveilleuse époque, c'est éteint.

Georges Fraichard



FANGIO, FLORIO e VINCENZO PALADINO sulla pista di Pergusa. Vincenzo Florio è scomparso, purtroppo, e non è facile che si impongano altri uomini della stessa tempra. Lo Sport non è più quello di una volta e molte cose sono cambiate. Florio ha lasciato la sua corsa in eredità a Vincenzo Paladino, suo prediletto nipote.

Come rileva Fraichard nel suo articolo, Florio, prima di lasciare questo mondo, disse al nipote: « Tu sei giovane, entusiasta e coraggioso. Io conto su te ».

E Vincenzo Paladino promise. Così rassicurato, Florio, Cavaliere della meravigliosa epoca, se ne è andato. « Le grand Monsieur non est plus ! ».

Paladino ha bisogno di essere incoraggiato e aiutato. Se tanto si farà, con lui potremo riavere un altro Vincenzo Florio.

Vincenzo Paladino

E rieccoci all'annuale appuntamento con gli amici sportivi per la disputa di questa nuova edizione della targa Florio: la quarantaquattresima.

Questa edizione è per me la seconda, dopo che gli eventi hanno voluto che su di me gravasse il peso di condurre in porto la organizzazione della più anziana corsa del mondo.

Sono onorato di avere assunto il compito di organizzare la « Targa » sin dallo scorso anno, perchè esso rappresenta per me un doveroso omaggio alla memoria di Vincenzo Florio, per il quale serbo un ricordo che non potrà mai estinguersi nel tempo.

Egli mi ha sorretto nella vita e mi ha iniziato ai segreti della organizzazione di una grande competizione sportiva quale la Targa Florio.

Questa magnifica corsa, che fin dalla più tenera età mi ha affascinato, la guardavo prima come un'impresa così grande, così meravigliosa, da rimanere riservata ad esseri superiori. Le circostanze mi hanno imposto di diventare uno degli artefici principali della organizzazione, pur sotto il peso delle mie responsabilità, sento di non essere solo in questa ardua lotta per la vita della Targa Florio.

Essa è ricca di fascino, di tradizioni, di popolarità, che non possono andare perdute soltanto per rilassatezza o eventuale incomprendimento. Pertanto, sarò sempre in lizza per tenere fede alle promesse e ai principi che uniformano il mio intendimento di non venire meno al compito affidatomi. Ho promesso a me stesso di mantenere integra la gravosa eredità ricevuta e fare sì che la Targa possa avere davanti a se strada sicura per un roseo avvenire.

Molti mi sono stati e mi sono vicini in questa occasione: a coloro che mi hanno dato e mi danno prova di amicizia, lealtà e fiducia, vada il mio sincero ringraziamento.

Ciò affinché io possa non demeritare nel seguire le orme di Vincenzo Florio, e perchè il Suo nome non subisca nè l'oltraggio del tempo, nè l'ignavia degli uomini e continui per sempre quello che fu in vita, procurandogli fama e gloria.

Una gloriosa storia

Credo di essere tra i colleghi in attività di servizio, l'unico giornalista che ha vissuto la Targa Florio in tutto l'arco delle sue quarantatrè edizioni: non sempre, s'intende, in veste di cronista e di incaricato della corsa più antica del mondo. Oh, nò! Alle primissime Targhe avevo i calzoni corti e a Bonfornello, terrorizzato e affascinato, guardavo sfrecciare, tra vortici di polvere accecante, quei bolidi della preistoria entro i quali i leggendari piloti dell'epoca dei pionieri esaltavano la mia fantasia e accendevano il mio animo ormai colmo di passione sportiva. Lo so: vado ripetendo da anni le stesse cose, rievoco gli stessi ricordi, descrivo le medesime scene descritte tante e tante volte. In tutto questo ci sarà del sentimento romantico? Può darsi.

Tutte le Targhe Florio, dunque; una storia di macchine e di piloti, di organizzazione e di folla brulicante e in delirio schierata sul circuito delle Madonie: storia di progresso e di superamento e, senza alcun dubbio, una storia che interessa la più antica e tradizionale manifestazione automobilistica del mondo. In questa storia della Targa Florio ci sono delle distinzioni tra epoca ed epoca ma, comunque, la sostanza della Targa è stata ed è quella delle corse illustri, e basta una rapida occhiata al rimbalzante ciclo delle sue quarantatrè edizioni per convincersene.

Ma la storia della Targa Florio può essere soltanto sintetizzata in una rapida nota che può tener conto del valore inconfondibile custodito nel suo meraviglioso libro d'oro e nel profondo fervore sportivo che ha animato il nostro grande ed indimenticabile Vincenzo Florio.

Gettando un colpo d'occhio panoramico sulle cor-

se, per la Targa Florio si trovano tutte le grandi marche: Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Ceirano, Clement-Bayard, Lorraine-Dietrich, Darraq, Peugeot, Delage, Ballot, Bugatti, Sumbeam, Mercedes, Aston Martin, Steyr, Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Ferrari, Porsche.

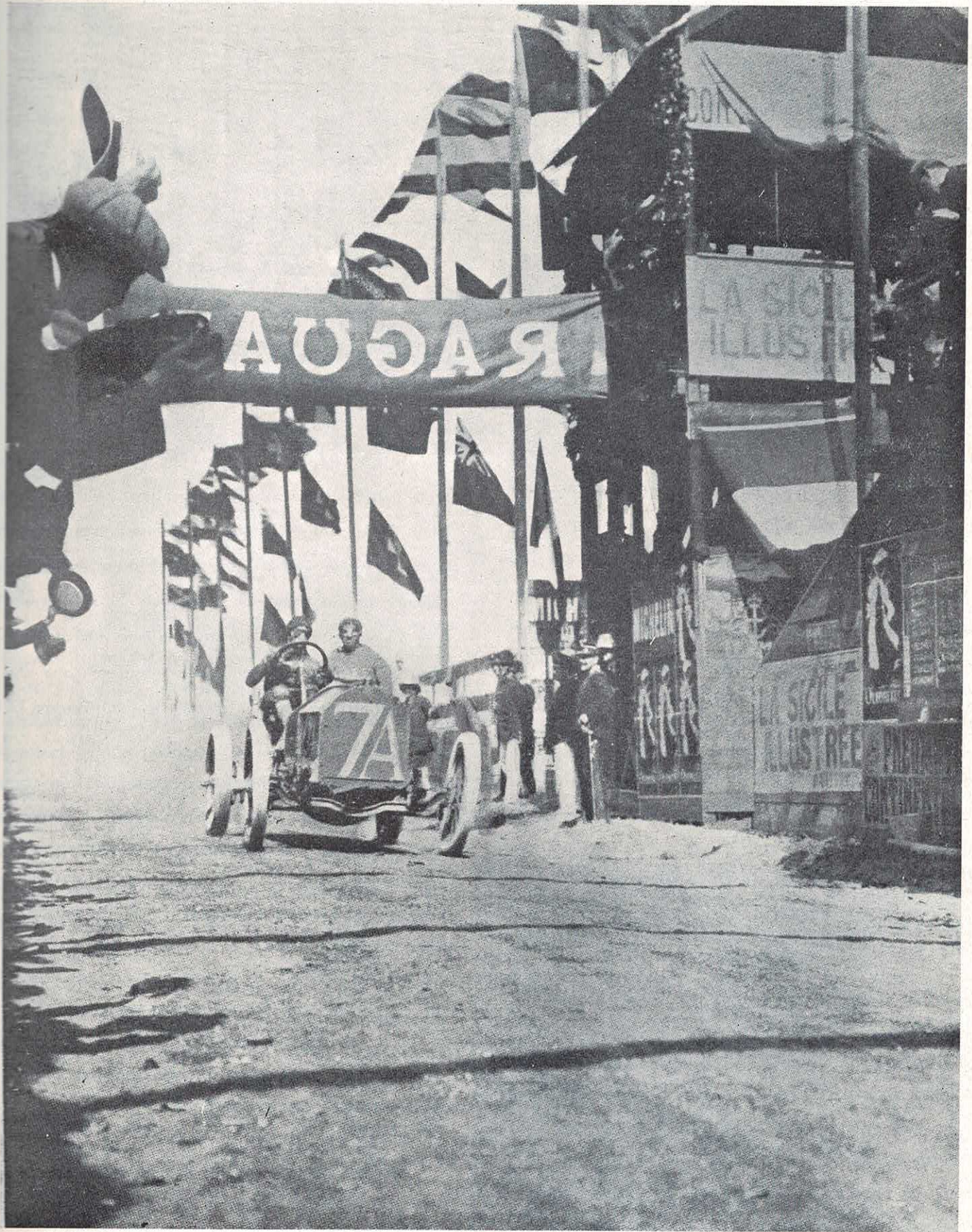
I conduttori sono i più noti e i più distinti. All'inizio il veterano Cagno, Nazzaro, Lancia, Minoia, Trucco, Ernesto Ceirano, Masetti, i tedeschi Sailer, Salzer, Lautenschlager, fra i francesi Hemery, Duray e poi Goux, Boillot, Divo, Dubonnet, Behra; i britannici Moss, Collins, Brooks.

Ascari padre vi figura brillantemente assieme a Campari, Sivocci, Brilli Peri e Materassi, Alfred Neubauer, prima di essere capo della squadra della Mercedes, vi figura come pilota delle Austro Daimler. Molto tempo prima di essere consacrato costruttore, Ferrari fu corridore alla Targa e Alfieri Maserati vi prese parte al volante delle vetture costruite da lui e dai suoi fratelli.

Più che ogni altro Nuvolari e Varzi hanno lasciato la loro impronta sulla Targa Florio. Membri della stessa squadra per alcuni anni, essi divennero rivali quasi fratelli-nemici, essendo il culmine di questa lotta la famosa Targa del 1931, dopo una battaglia emozionante, Nuvolari con l'Alfa Romeo riuscì a battere Varzi su Bugatti.

La velocità media della Targa è in continua ascesa. Lo hanno dimostrato nel 1955 Moss, Collins, Fangio, Castellotti. Per la prima volta i cento di media sono stati oltrepassati su un giro del circuito. Ci si arriverà quest'anno? E' quello che tutti sperano.

Vincenzo Gargotta



Una corsa

che vivrà immutata nel tempo di **Gianni Marin**

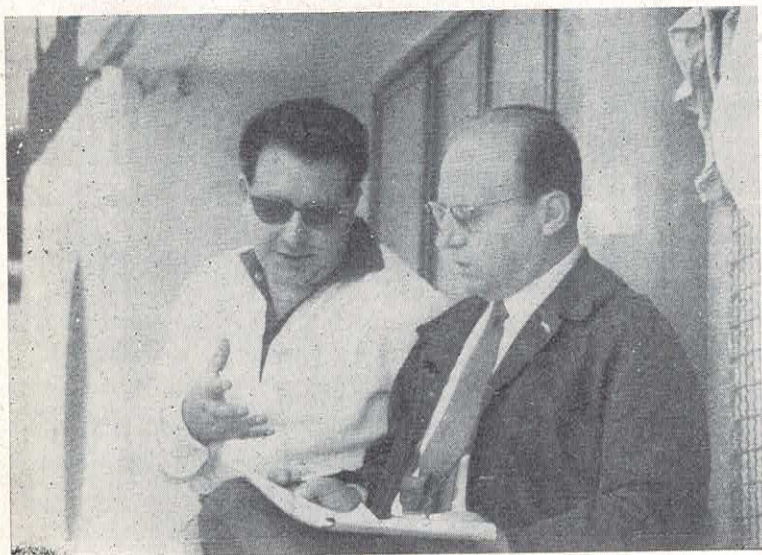
Il sipario si è già alzato sulla stagione sportiva 1960, una stagione che sarà indubbiamente ricca di insegnamenti, di fatti e di avvenimenti, che potranno essere variamente interpretati, ma che indubbiamente dimostreranno come lo sport automobilistico abbia già superato il periodo più acuto della crisi che in questi ultimi anni lo aveva travagliato. E si è risollevato dalla crisi, rivelando uno spostamento di valori, essendo passato da un primitiva funzione di esclusivo progresso tecnico a un funzione soprattutto spettacolare. E, a mio avviso, è questo il punto fondamentale che deve essere da tutti considerato per valutare con esattezza l'attuale situazione in questo settore; soprattutto in considerazione che una particolare attività agonistica (vedi le corse

tipo il Trofeo Ascari di Monza, svoltosi su 12 ore di corsa) non ha più un suo pubblico, sicuramente in Italia, e forse anche negli altri Paesi d'Europa.

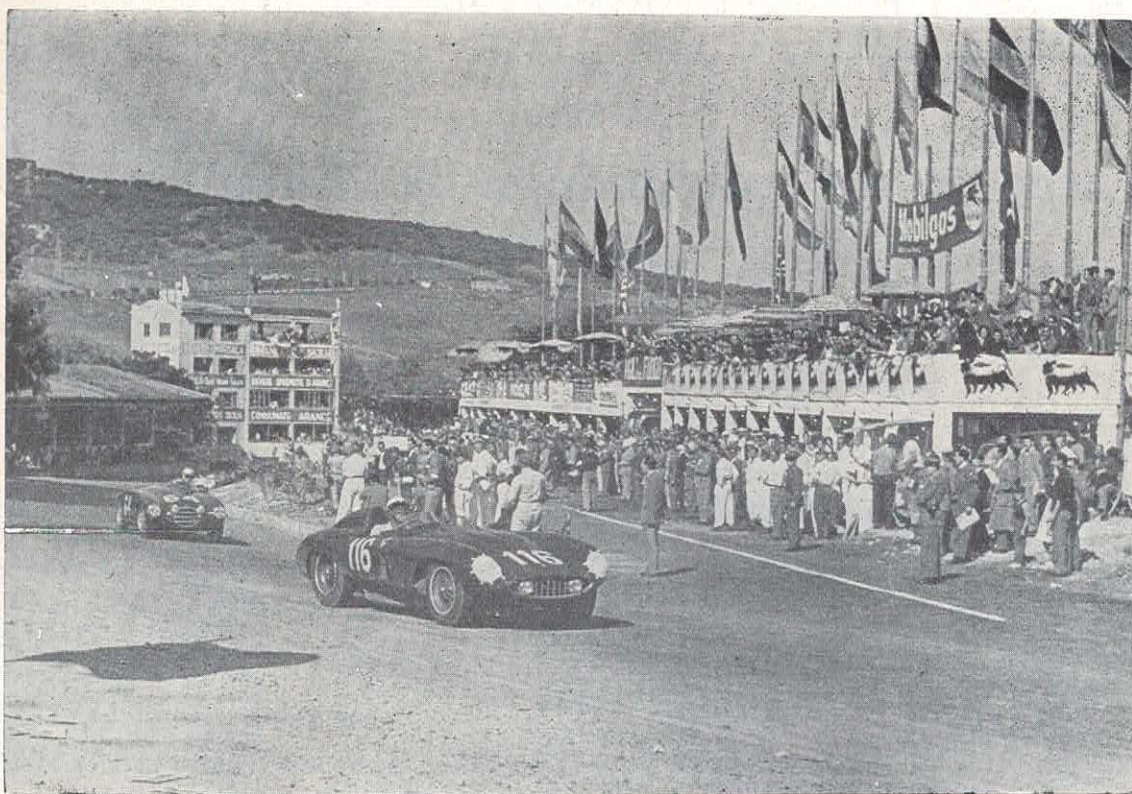
Bisogna quindi affermare che anche lo sport automobilistico, come qualsiasi altra attività sportiva, si trova in un periodo di piena evoluzione; e proprio quale conseguenza di questa evoluzione l'interesse degli sportivi si è andato spostando dalle gare che raccolgono l'élite dei conduttori e delle macchine a una attività che impropriamente viene chiamata « minore » ma che invece dell'attività sportiva motoristica rappresenta la linfa vitale.

Se questa mia affermazione può sembrare avventata, il lettore potrà convalidarla seguendo l'elenco delle gare sino ad ora svoltesi in Italia e all'estero e quelle che si svolgeranno prossimamente; gare che sono state e saranno indubbiamente affollate di concorrenti, i quali hanno difeso o difenderanno non nomi di grandi costruttori, ma di piccoli artigiani-trasformatori che hanno sempre richiamato una gran folla di spettatori. Se poi si vuole aggiungere a tutto questo il successo ottenuto dalle piccole monoposto rispondenti ai requisiti della Formula Junior, il quadro potrà risultare ancora più completo.

Da tutto ciò si può trarre logicamente una conclusione: il pubblico non ama più un determinato genere di gare, ma vuole manifestazioni spettacolari, veloci, rapide nella loro effettuazione e su piste che offrano allo spettatore la possibilità di seguire lo svolgimento della prova dall'inizio alla fine. Adattandosi a ciò, non



*Gianni Marin, redattore di « Auto Italiana »
e il Comm. Marcello Giambertone: noto organizzatore di competizioni per
vetture junior, ai box di Monza durante lo svolgimento di una corsa*



si ha altro che un necessario adeguamento ai tempi, ai gusti, alla nuova sensibilità della folla.

E dalle prime gare del 1960 si è avuta una chiara visione, di quali possano essere i mezzi per risollevarle le sorti del « grande ammalato »; la parola d'ordine in definitiva deve essere una sola e cioè la realizzazione nel minor tempo possibile di impianti fissi, di piccoli autodromi, sui quali far svolgere una attività molto intensa, ma concepiti in modo che lo spettatore possa assistere a tutto lo svolgimento della competizione. Come il calcio, e via via sempre di più il ciclismo, si svolgono in sedi adatte e cioè negli stadi e nei velodromi, così l'automobilismo sportivo — come del resto ogni altra disciplina agonistica — ha bisogno della propria attrezzatura stabile, alla quale si deve dar vita in base alle esigenze e ai desideri degli sportivi. Su questi autodromi si faranno svolgere competizioni brevi, a base di batterie e finale per tener desto in continuità l'interesse degli spettatori, evitando soprattutto di organizzare gare per vetture da Turismo o da Gran Turismo; macchine che essendo state create per la strada, su di un circuito non hanno alcuna funzione nè alcun effetto spettacolare.

Da queste mie considerazioni una sola corsa può dirsi completamente estranea; intendo parlare della

Targa Florio, la quale rappresenta — come a suo tempo la Mille Miglia — una cosa completamente a se stante. La grande corsa siciliana infatti, che anche questo anno è valida per il « Campionato del Mondo Marche », si svolge in un ambiente tutto particolare, che dei tempi eroici dello sport dell'automobile ha conservato intatti alcuni lati e alcune caratteristiche. Ben poco infatti è cambiato di quel circuito delle Madonie, conosciuto ovunque. Saranno state ammodernate le strade, saranno state rettificare le curve, si sarà tolto qualche tratto particolarmente arduo, ma in fin dei conti le Madonie sono sempre quelle viste un tempo da Florio e dai piloti di tutto il mondo che in Sicilia sono venuti a gareggiare.

Ed è forse per questo che la Targa Florio ha il diritto e il dovere (soprattutto il « dovere ») di continuare nel tempo: è ancora l'unica gara al mondo che metta realmente e compiutamente di fronte l'uomo e la macchina alle difficoltà del terreno. E' l'unica corsa dove è l'uomo, forse ancor più che la macchina, a vincere, è la prova dell'individuo contro la natura. Ed è proprio per questo che vive e vivrà immutata nel tempo. Tutto il resto dell'apparato sportivo automobilistico, deve mutare adeguandosi ai tempi.

Gianni Marin

La "Targa": un patrimonio da difendere



Piero Taruffi deve considerarsi uno dei più completi guidatori che vanti l'Italia. Stradista perfetto, pilota da pista eccellente, primatista eccezionale. Nel 1954 vinse la Targa Florio alla guida della «Lancia 3000», dopo una prova condotta con tattica che si studia solo nei manuali, ma non è facile mettere in pratica. Soltanto il campione romano poteva riuscire in tale impresa. Il suo parere sulla più vecchia corsa del mondo è uno dei più autorevoli che si possano esprimere con completa cognizione di causa.

“Oggi che le corse su strada andranno inevitabilmente diminuendo di numero, specialmente nelle regioni ad elevata circolazione; oggi che la attività sportiva automobilistica si va evolvendo, indirizzandosi logicamente sempre più verso gare effettuate su brevi percorsi permanenti, la “Targa” non dovrà rimanere solamente per i nostalgici di quelle meravigliose ed insuperabili gare su strada che sono state e sarebbero tutt’ora il miglior banco di prova della tecnica costruttiva corrente e della guida di ogni conduttore di automobili”.

“Il percorso della “Targa” è rimasto oggi uno dei pochi praticabili, e sarà forse domani l’unico di quei classici insuperabili e meravigliosi percorsi che racchiudono in sé questi pregi tecnici e sportivi. E non solo per queste ragioni noi italiani, che ne siamo i fortunati possessori, dobbiamo difendere questo nostro patrimonio, ma anche per il primato numerico delle sue 44 edizioni e per onorare il ricordo di un nome: “Florio” che è stato l’espressione e il simbolo di un’epoca indimenticabile dell’automobilismo.”

Piero Taruffi



UMBERTO MAGLIOLI

La mia "sfida" con Florio...

UMBERTO MAGLIOLI

Biella 12 Marzo 1960

ESPRESSO

Caro Pino,

rispondo solo oggi alla Tua lettera del 19/2 a causa di una assenza da casa prolungatasi oltre il previsto; nel caso che questa mia ti giunga oltre i limiti utili per la stampa del Numero Unico, serva a tutti Voi di incoraggiamento ed augurio per la fatica ed il coraggio, è proprio il caso di dirlo, che mettete per organizzare la Vostra corsa.

Tu sai quanto mi sia cara la Sicilia e le sue corse, e di questo attaccamento fanno fede i miei otto Giri e le cinque Targhe disputate; solo in Sicilia infatti troviamo ancora intatta e naturale quella passione per l'automobilismo che purtroppo si è spenta quasi dappertutto.

La Targa è d'altronde l'unica corsa su strada che è rimasta, magnifica e vitale, con tutto il peso del suo passato; oserei dire che mi è rimasta, alludendo ad una mia specifica predilezione per questo genere di corse.

Non So dirti se sarò a Cerda alla partenza; la mia determinazione di abbandonare, per molti motivi, lo sport attivo prevedeva infatti una sola possibile eccezione: la Targa Florio. Al termine della Targa del 1956 infatti, Vincenzo Florio mi disse che avendo io vinto due volte la Targa, avevo perso ogni possibilità ormai di vincerne una terza! Questa sua convinzione si basava sul fatto che nessun corridore ne aveva mai vinte tre, nonostante le numerose partecipazioni alla gara, e che taluni, in procinto di rompere questo incantesimo, era stati fermati in vista del traguardo dalle cause più strane.

Per tutto questo si era ingaggiata tra Vincenzo Florio e me una specie di amichevole sfida, cosa questa che era per me di ancora maggior sprone.

Ti posso perciò solo assicurare che, qualora possa disporre di un mezzo che mi dia la possibilità di ben figurare, farò tutto il possibile per essere ancora una volta in Sicilia, alla partenza della Targa Florio 1960.

Ti prego di gradire, unitamente a tutti gli amici della Targa, i miei più cordiali saluti.

Umberto Maglioli

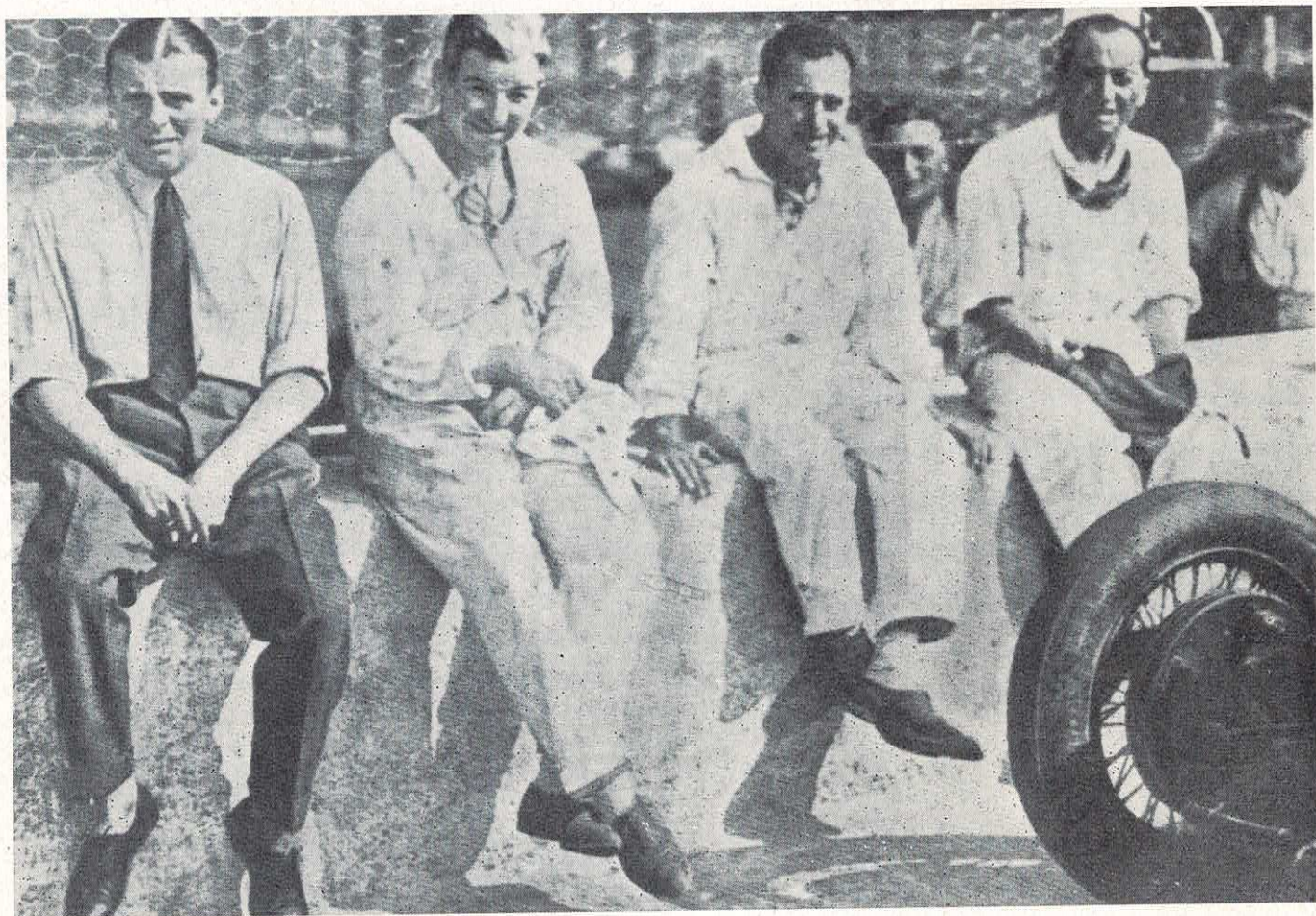
I grandi protagonisti del passato di « pin-fo »

Si può bene affermare che la Targa Florio ha formato i più eccelsi campioni del volante nel corso dei suoi anni. Il Circuito delle Madonie è il più ideale che ci sia per preparare un ottimo guidatore, come per rivelare un grande maestro della guida. E' sui circuiti misti, vari e di durata, che un corridore d'automobili può apprendere l'arte della guida. Purtroppo di percorsi del genere ve ne sono pochissimi e riteniamo che, se una competizione come la Targa Florio si potesse disputare tre o quattro volte in un anno, diversi nuovi campioni potrebbero mettersi in evidenza.

I grandi piloti del passato hanno insegnato a quelli delle successive generazioni come si può guidare una buona automobile da competizione senza incorrere in grossi errori.

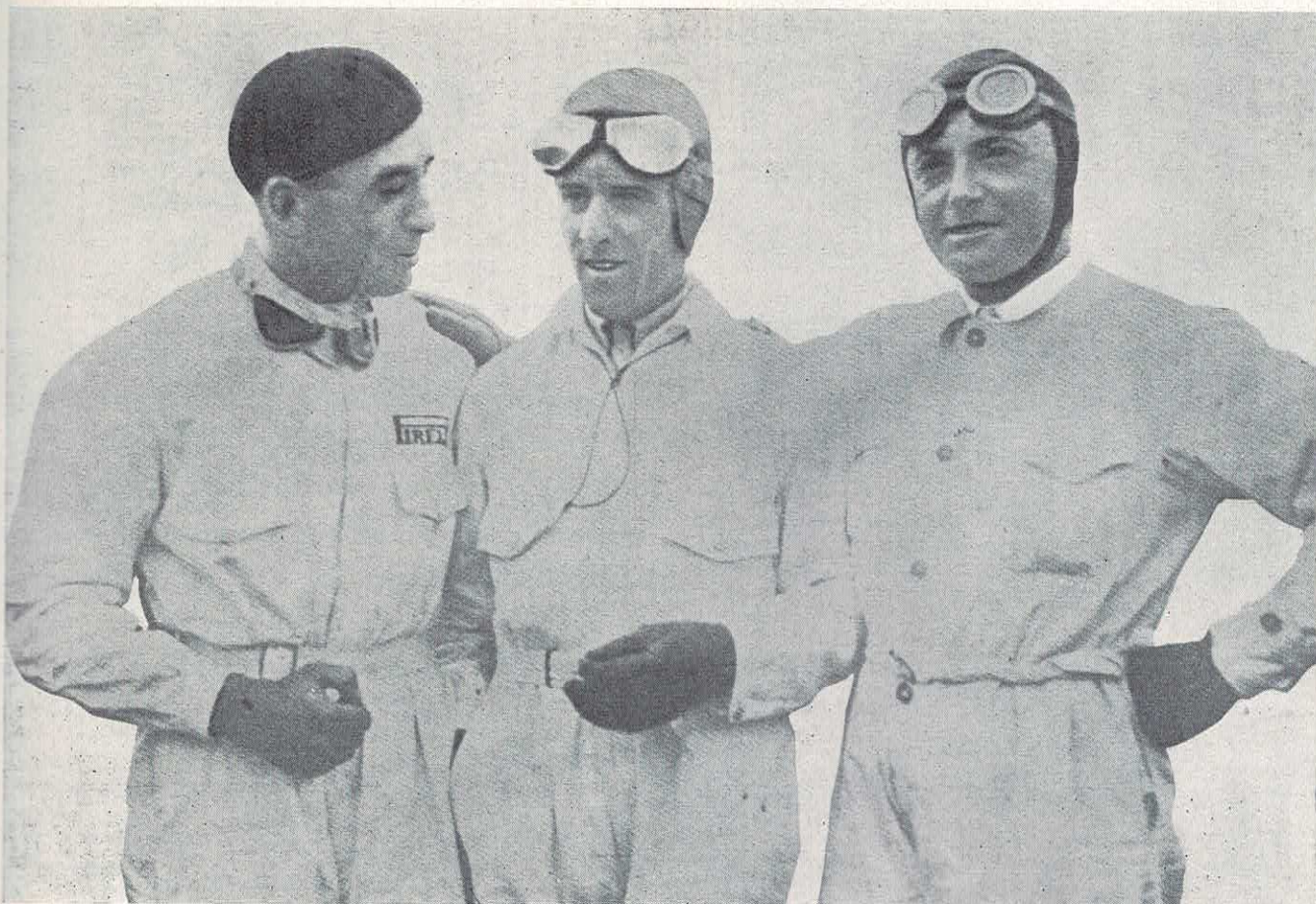
Piloti del genere sono oggi scomparsi, e dobbiamo dire che grandi maestri della guida non esistono più. Pochi sono coloro che possono stare ora al confronto con quelli del passato. Tuttavia, questi pochi possono a loro volta insegnare parecchie cose ai più giovani e meno esperti. Occorrerebbe che gli uni e gli altri scendessero in gara con maggiore frequenza di come ora non avviene, e invece una volta si verificava. Ciò è dovuto alle tante complicità e a numerose altre cause, di cui nell'attuale periodo è oggetto lo sport del volante. Si dovrebbe cominciare, innanzitutto, con il far capire che « guidare una automobile è facile, ma saperla guidare è difficile ».

E' pur vero che le odierne macchine sono molto sensibili per le loro elevate prestazioni, ma sono pure,



Achille Varzi, Luigi Fagioli, Alfieri Maserati nell'ordine: meravigliosi protagonisti della «Targa Florio».

Lo stile di Varzi è rimasto unico e magistrale. Vinse due edizioni della «Targa Florio» il magnifico campione galliatese, una delle quali al volante della indimenticabile «Alfa P.2». Quest'ultima corsa fu un capolavoro di tattica di gara, di incomparabile maestria. Curva per curva, Varzi cesellava da elegante artista della guida e giungeva al traguardo con la «P.2» come se dovesse ripartire per una altra gara. — Altro personalissimo stilista fu Luigi Fagioli, che era già definito «l'uomo dei 300 Km.», era un maestro nelle corse in pista quanto in quelle su strada. — Alfieri Maserati fu pilota esperto e preparato, come dopo divenne costruttore, assieme ai fratelli, di quelle macchine che sono lustro e vanto dell'automobilismo italiano.



Un impareggiabile tris d'assi: Eugenio Siena, Tazio Nuvolari e «Baconin» Borzacchini.

Tazio Nuvolari appartiene ormai al mito. E' improbabile che altri possano imitare le sue gesta leggendarie. Vinse due volte la «Targa Florio» nel 1931 e nel 1932 alla guida della gloriosa Alfa Romeo. Le due mirabolanti vittorie sono rimaste epiche. — Eugenio Siena era uno stilista ormai maturo, quando venne stroncato da un mortale incidente. Chi non lo ricorda con il caratteristico baschetto e lo spregiudicato atteggiamento alla Gary Cooper? — Baconin Borzacchini, dal temperamento mite e buono, era alla guida un pilota di eccezionale virtù! Alla «Targa Florio» si piazzò due volte secondo, dietro Nuvolari, nel 31 e 32.

molto più confortevoli e preparate di quelle del passato. Sull'argomento vi sarebbe parecchio da discutere; tuttavia, se i pochi campioni attuali guidassero le macchine del passato, si troverebbero molto a disagio. Cosa che non crediamo sarebbe per i piloti delle gloriose generazioni, se potessero oggi tutti tornare a guidare le automobili attuali. Naturalmente ricominciando da capo la loro esperienza, però con quelle doti che essi possedevano.

Si può tornare all'epoca d'oro di parecchi grandi guidatori, soltanto se gli orientamenti dello sport saranno diversi da quelli che ora sono. Molti piloti oggi sono degli ottimi specialisti per determinate macchine, ma non corridori completi, poichè non vanno oltre i limiti di specializzazione.

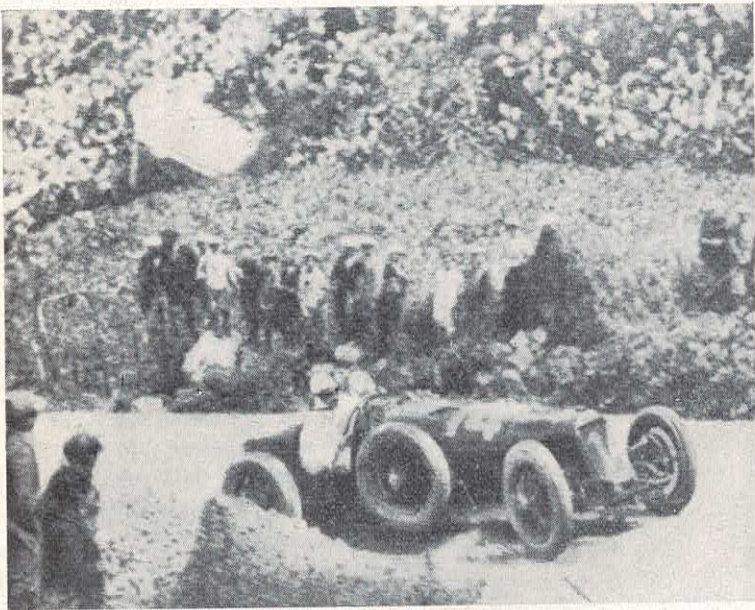
Nuvolari avrebbe saputo guidare con grande abilità un camion, come una automobile da competizione. Achille Varzi vinse due volte la Targa Florio con delle macchine che nessuno oggi sarebbe in grado di guidare

allo stesso modo. Eugenio Siena era un pilota di spicco, ma figurava meno nei confronti di Borzacchini, Varzi, Nuvolari, Fagioli e tutti gli altri eccelsi campioni. Nelle condizioni odierne Siena sarebbe uno dei migliori piloti esistenti, e così altri che, allora, pur essendo dei guidatori eccezionali, figuravano meno nei confronti di quelli detti « fenomenali ». Nessun disappunto provò Campari quando perse una Targa Florio che aveva vinto; e così altri sapevano accogliere le vittorie come le sconfitte.

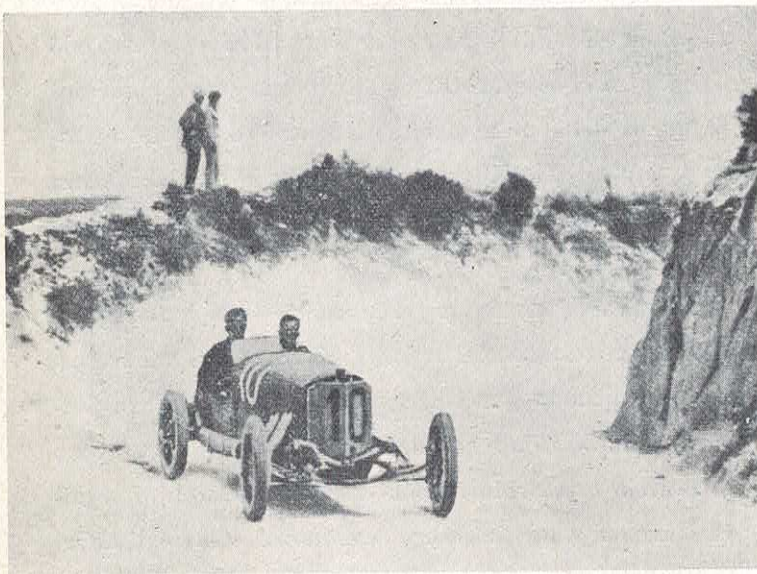
La Targa Florio ha visto come protagonisti quasi tutti i più formidabili artisti della guida. Ognuno possedeva un modo particolare per affrontare il duro percorso delle Madonie con delle macchine che spezzavano le braccia e intorpidivano la mente. Borzacchini seguiva Nuvolari « per imparare a guidare » come egli affermava; e due volte giunse secondo sulla scia del « figlio del diavolo », come era definito il grande mantovano. Biondetti era un vero atleta del volante e sulle strade



Giuseppe Campari con un occhio bendato alla «Coppa Acerbo». Campari era in grado di correre anche con un occhio solo. In quella occasione disse scherzosamente: «Dal momento che l'occhio destro non ne vuole sentire di vedere per ora, vuol dire che farò tutte le curve a sinistra». Grande e buon Campari, serio e sornione come lui sapeva esserlo. Gli vediamo accanto Lord Birkin.



Luigi Arcangeli mentre al volante della Alfa Romeo affronta una curva delle Madonie. Arcangeli era pilota spregiudicato ed audace. Anch'egli scompariva tragicamente lasciando scritto il suo nome sull'albo d'oro degli eccelsi campioni.



Christian Werner alla guida della Mercedes affronta in «derapata» una curva delle Madonie. Siamo nel 1924 e Werner si avvia decisamente a conquistare una splendida vittoria.

bagnate non aveva avversari, soltanto Nuvolari poteva stare fermo sul patinoso come sull'asciutto. Epiche sono rimaste le imprese di Chiron, di Varzi, di Nuvolari, di Borzacchini, di Antonio Ascari, di Giulio Masetti, di Costantini, di Divo, di Fagioli e di tanti, tanti altri grandi maestri della guida. E quanti furono e sono stati.

In genere, molti oggi hanno dei freni d'acciaio, un « cambio dolce », una guida sistematica, un razionale alloggiamento; guidano in « berlinetta » o in « spyder » confortevole. Le macchine sono più veloci e bisogna saperle guidare; ora sono in grado di farlo Moss, Gendebien ed altri esperti e maturi campioni del momento, come lo sono stati Musso, Collins, Hawthorn, Castellotti compianti scomparsi delle ultime generazioni. Il pilota che più si avvicina a Nuvolari oggi è Moss, indubbiamente; come qualche altro può avvicinarsi a Fagioli o a Chiron, ma sono pochi. Una volta ve ne erano tanti.

Si può tornare al periodo d'oro dello sport automobilistico? Si può tornare ai tempi di Ascari, Varzi e Nuvolari? Forse sì, anche se crediamo che di Nuvolari ve ne è stato un solo, e altri non ci saranno.

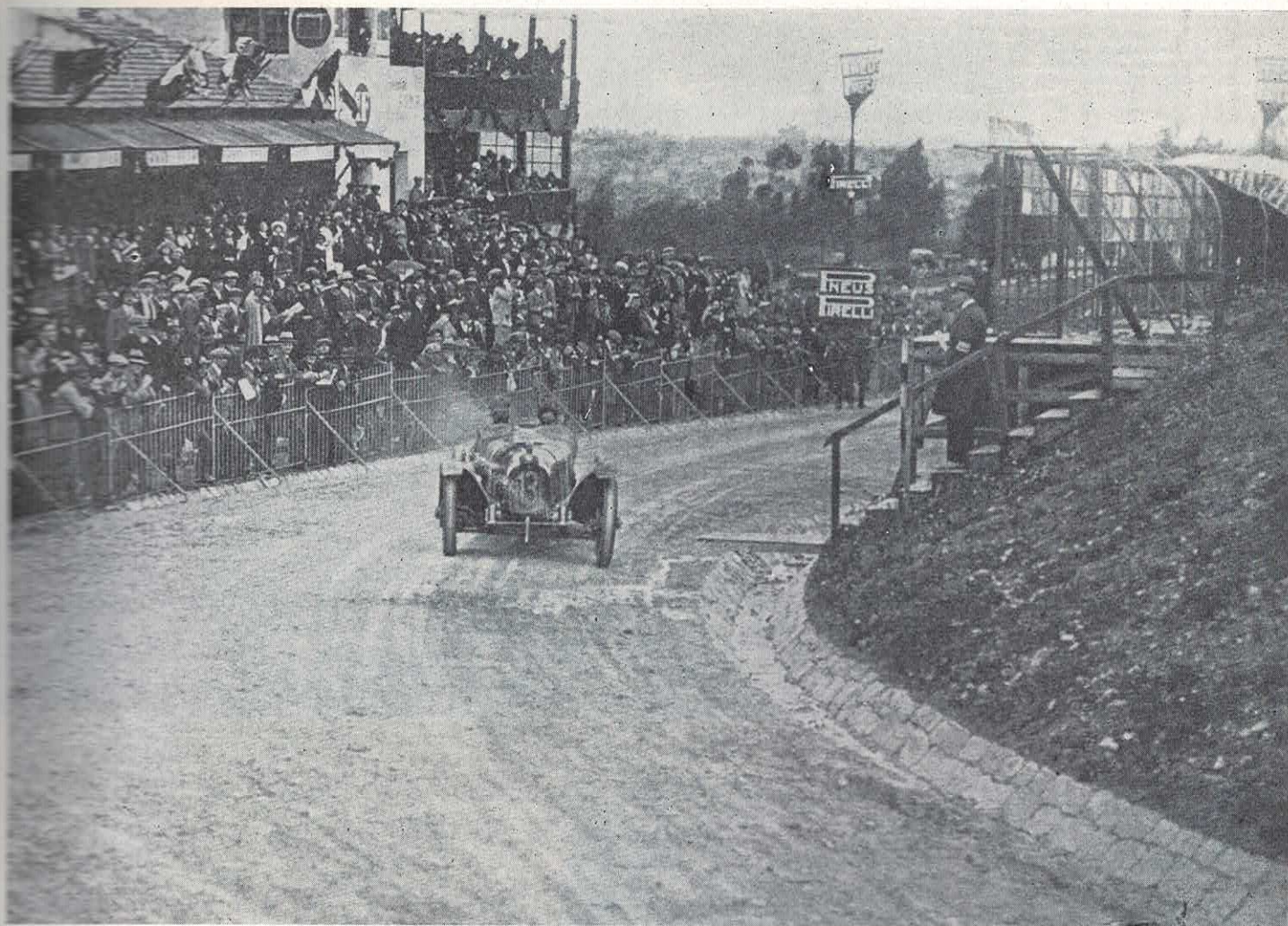
Qualcuno dei giovani di oggi proverà del malumore nel leggere queste righe, poichè potrebbe forse sentirsi addirittura offeso. Ma è necessario che lo sia, affinché riesca qualcuno nell'arte della guida.

Alla Targa Florio tanti grandi piloti sono venuti; è necessario che tanti altri ne vengano, anche con macchine vecchie ma ben preparate. Sulla macchina vecchia si prepara un guidatore, come su una nuova si forma e si rivela. Su un circuito come quello delle Madonie un corridore può realmente prepararsi e imparare a guidare con raziocinio, tattica, audacia controllata, come è stato per i grandi campioni del passato.

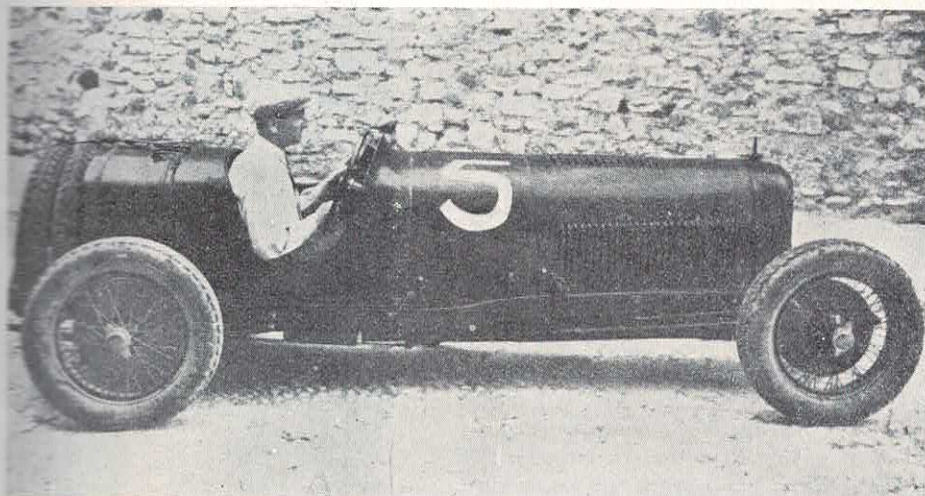
Ci auguriamo che i giovani delle ultime generazioni sappiano imitare i grandi maestri del passato e ne ripetano le gesta in questa ennesima edizione della Targa Florio, la corsa che è stata una inesauribile fucina dei migliori di tutti i tempi.

Non importa se ciò avviene con una vecchia « Fiat 8V » o con una nuova Maserati 2 litri 4 cilindri, con una anziana Osca 1100 o una inedita « Maserati 2890 ». L'interessante è che il loro grado di preparazione sia tale, dopo, da poter guidare tanto le une quanto le altre macchine.

« pin-fo »



È il 15 Aprile del 1923. Ugo Sivocci taglia vittoriosamente il traguardo della quattordicesima «Targa» alla guida della «Alfa Romeo». Il successo della Casa del «Biscione» fu completato quell'anno dal secondo posto di Antonio Ascari. Sivocci e Ascari giunsero staccati di due minuti l'uno dall'altro. Al terzo posto era arrivato l'impeccabile Minoia alla guida di una «Steyr». Per Sivocci quella fu una grande affermazione che lo portò alla pari dei più eletti campioni del suo tempo. Lo stile di Sivocci nell'entrare in curva era molto simile a quello di Tadini, l'imbattibile scalatore che diversi anni dopo acquistava fama di «Re della montagna». Sivocci era un guidatore sagace e resistente; ben difficilmente avrebbe rinunciato a una corsa, anche in condizioni di inferiorità.



Ed ecco il formidabile Materassi. Molto probabilmente egli sarebbe divenuto il secondo Nuvolari, se la fatalità non lo avesse colpito a tradimento nel corso di un tragico «Grand Prix d'Italia» a Monza. In effetti Materassi somigliava parecchio al «mantovano volante» sia nella spregiudicatezza che metteva in ogni azione di gara, quanto nel dare il tutto e per tutto fino in fondo. Materassi vinse alla guida della «Bugatti» la «Targa Florio» del 1927 in un modo davvero stupendo. La sua azione di corsa fu impressionante, tanto che diversi avversari, trascinati dal suo ritmo, non riuscirono a resistere e dovettero ritirarsi prematuramente.

Qui vediamo il popolare asso francese Albert Divo vincitore di due edizioni della «Targa Florio» nel 1928 e nel 1929. In quegli anni imperava la «Bugatti» che metteva successi strepitosi. Divo si affermò da vero maestro alla «Targa Florio», le sue gesta restano indimenticabili e i suoi primati eccezionali. Nella foto dietro a Divo scorgiamo Meregalli in camicia e cravatta. Meregalli vinse nel 1920 con una vecchia «Nazzaro» del primo ante-guerra. Il bravo Meregalli ci ha lasciati quest'anno, stroncato da male inesorabile.



Madame Junek, Louis Chiron e Achille Varzi al termine di una edizione della «Targa Florio». Madame Junek è stata una eccezionale guidatrice e una formidabile protagonista della corsa siciliana. Nel 1929 ella terminava la corsa al quinto posto assoluto da vera campionessa. Gli anziani non dimenticheranno le imprese della «diavolessa» slava. Louis Chiron è stato anche egli uno dei più vivaci prim'attori della corsa intorno alle Madonie. Nel 1930 si classificò terzo con la «Bugatti».

Clemente Biondetti non ha avuto molta fortuna alla «Targa Florio», almeno per quanto riguarda il Circuito delle Madonie. Però egli riuscì a vincere le due edizioni della «Targa» che si corsero sul tracciato del «Giro di Sicilia» nel 1948 e nel 1949. Biondetti è stato uno dei più grandi stradisti di eccezionale resistenza. Nelle corse di fondo, sui percorsi come quello delle Madonie non aveva avversari, soprattutto sul «bagnato» dove Biondetti era maestro. Egli vinse ben quattro «Mille Miglia», una impresa che non sarà mai più ripetuta da nessun'altro. Un giornalista inglese lo definì: «campione da tregenda e pilota da tempesta».



► LE PIU' ELEVATE MEDIE RAGGIUNTE SUI TRE DIVERSI CIRCUITI DELLE MADONIE ◀

1908	— Grande Circuito Madonie - 3 giri, 446 Km.	TRUCCO	(Isotta Fraschini)	media Kmh. 59,940
1922	— Medio Circuito Madonie - 4 giri, 432 Km.	MASETTI	(Mercedes)	» Kmh. 63,091
1924	— Medio Circuito Madonie - 4 giri, 432 Km.	WERNER	(Mercedes)	» Kmh. 66,017
1925	— Medio Circuito Madonie - 5 giri, 540 Km.	COSTANTINI	(Bugatti)	» Kmh. 71,609
1926	— Medio Circuito Madonie - 5 giri, 540 Km.	COSTANTINI	(Bugatti)	» Kmh. 73,507
1929	— Medio Circuito Madonie - 5 giri, 540 Km.	DIVO	(Bugatti)	» Kmh. 74,365
1930	— Medio Circuito Madonie - 5 giri, 540 Km.	VARZI	(Alfa R.P. 2)	» Kmh. 78,079
1932	— Piccolo Circuito Madonie - 8 giri, 576 Km.	NUVOLARI	(Alfa R.)	» Kmh. 79,355
1952	— Piccolo Circuito Madonie - 8 giri, 576 Km.	BONETTO	(Lancia 2000)	» Kmh. 80,025
1953	— Piccolo Circuito Madonie - 8 giri, 576 Km.	MAGLIOLI	(Lancia 3000)	» Kmh. 80,635
1954	— Piccolo Circuito Madonie - 8 giri, 576 Km.	TARUFFI	(Lancia 3300)	» Kmh. 89,930
1955	— Piccolo Circuito Madonie - 13 giri, 936 Km.	MOSS-COLLINS	(Mercedes 300 SLR)	» Kmh. 96,290

Non sono considerati i primati ottenuti nelle edizioni svolte sul Circuito della Favorita e sul percorso del Giro di Sicilia.

La "Targa Florio"

è oggi una delle poche manifestazioni di velocità su «circuiti stradali» riservata alle vetture sport; e il suo successo tecnico-sportivo è da ricercarsi nel fatto che nel volgere degli anni moltissime case costruttrici hanno creato delle vetture in funzione di tale percorso. Questo aspetto particolare della corsa siciliana lo si può trovare dando uno sguardo d'insieme alle velocità che sul suo percorso si sono raggiunte nel volgere di più di cinquant'anni. Difatti, vediamo come Trucco ottenne un primato eccezionale nel 1908 sfiorando i 60 Kmh. mentre, altrettanto formidabile può definirsi il primato conseguito nel '55 da Stirling Moss e Peter Collins che alla guida della «Mercedes 300 SLR» superarono i 96 Kmh. Forse più sensazionale è stata l'impresa di Trucco, se si considerano le strade e le macchine dei primi anni del secolo; d'altro canto, non meno importante deve definirsi l'impresa di Moss e Collins in rapporto alla aumentata velocità che comporta altre esigenze. Osservando i maggiori primati, balzano all'evidenza quelli conseguiti da Masetti, Costantini, Divo (1929) e da Nuvolari nel periodo che va dal 1922 al 1932. Soprattutto quello conseguito dal «figlio del diavolo», come era definito Nuvolari, che nel 1932 marciò a più di 79 Kmh. con la «Alfa P 2» sugli otto giri del Piccolo Circuito delle Madonie.

La «Targa»

e il rinnovamento delle formule

di **Pino Fondi**

La Targa Florio è stata la prima competizione ad originare precisi indirizzi sul rinnovamento e perfezionamento dell'automobile. Tale funzione ha assolto egregiamente sin dal suo sorgere e la continua a svolgere senza interruzione. Non verrà mai meno ad essa fino a quando esisteranno le automobili e non si traviserà il concetto di utilità di una corsa del genere in favore dello sviluppo automobilistico.

Come sempre è stato lo sport dell'automobile, anche nell'attuale periodo esso è in fase di rinnovamento. Naturalmente si deve vedere se tale rinnovamento può apportare validi risultati per un migliore impiego delle automobili, sia nelle competizioni come sulle strade di normale traffico. La Targa

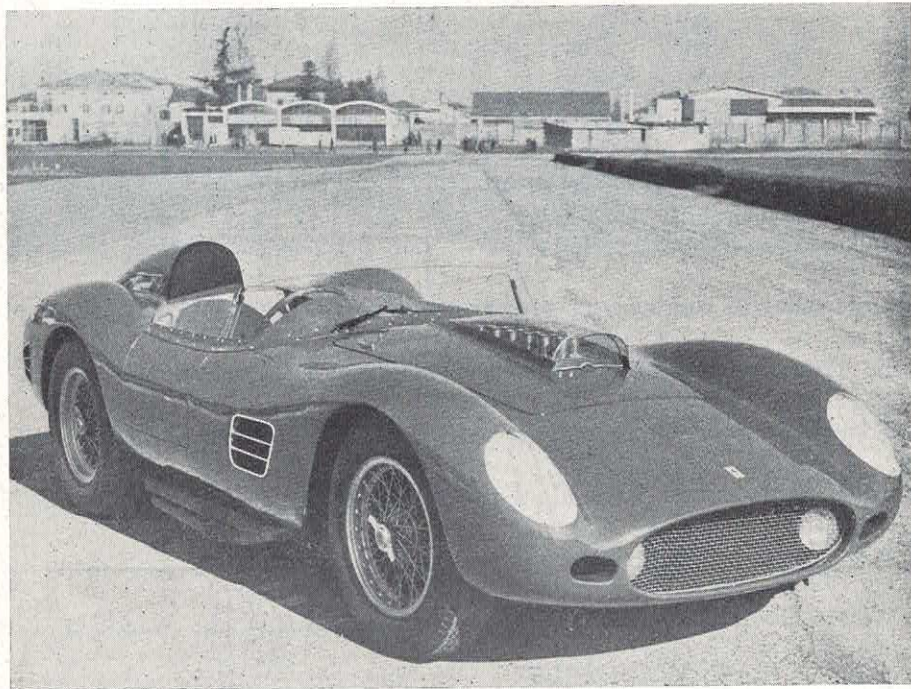
Florio può attivamente partecipare a questa fase di rivoluzione, se così si può dire, o di evoluzione come dovrebbe essere più opportuno definirla. Come fu nei primi anni dell'avvento dell'automobile e delle competizioni aperte ad essa, nelle stesse condizioni si trova oggi la più vecchia corsa del mondo. Ora a maggior ragione che ci si avvia sempre più verso ambigue forme spettacolari dello sport automobilistico, e la sua funzione non sembra più essere intesa come fonte di sviluppo per la preparazione tecnica dell'automobile. Vediamo ora che le vetture tipicamente sportive sembrano avviarsi verso il tramonto, dopo una gloriosa e positiva esistenza.

La Targa Florio fu una delle prime

competizioni che partecipò segnatamente alla creazione della « versione sportiva » dell'automobile, cioè della vettura a due posti di particolare prestazione. Questo concetto costruttivo dell'automobile si impose successivamente, quando nel 1927 nasceva la « Mille Miglia » ed altre corse su strada, sia su percorso chiuso o aperto al traffico, si andavano affermando. La vettura sport cominciò ad evolversi sino a raggiungere risultati veramente straordinari, se si tengono in conto le sue eccezionali prestazioni. Essa differiva dalla vettura turismo in quanto si trovava nel mezzo fra la struttura di una vettura di serie e quella da competizione pura creata per le corse in pista. La vettura sport fu quella che, in definitiva, contribuì alla nascita della vettura da Gran Turismo, a tal punto che ora si è giunti ad avere delle macchine appartenenti a quest'ultimo raggruppamento molto simili a quelle sportive con la sola differenza della struttura o il particolare studio dei telai.

Con la scomparsa delle corse su strada la vettura sport ha cominciato la sua fase di declino e, d'altra parte, questo era un avvenimento possibile a verificarsi. La velocità raggiungibile dalle vetture sport è stata tale che nelle corse su strada non occorre più il secondo pilota. Di conseguenza cominciava ad essere inutilizzabile praticamente il secondo posto, pur restando la macchina sport essenzialmente legata alla sua originaria formula. Ora siamo entrati in una fase nuova, per cui noi assistiamo ancora a competizioni aperte a vetture sport, dove è sufficiente la presenza del primo pilota.

Stando così le cose, e influenzando altre ragioni più o meno discutibili, tanto vale costruire delle vetture monoposto. La vettura sport impone numerosi problemi che vanno dalla sua carenatura alla imposizione di norme di regolamento che lasciano parecchi dubbi sulla loro pratica utilità. Sembra pienamente scemata l'utilità della vettura



Ed ecco la Ferrari TR/59 di 3000 cmc. che già ha disputato la «Targa Florio» dello scorso anno con scarsa fortuna. Questo stesso tipo di macchina sarà presente anche quest'anno alle Madonie. Esso ha subito però diverse modifiche che gli hanno permesso di vincere la prima prova del «Mondiale Marche», la 1000 Km. di Bayres. La nuova «TR/60» presenta fra l'altro un «parabrise» diverso della versione del '59 in relazione alle nuove disposizioni regolamentari.

La «Maserati 2890 cmc.» che ha esordito brillantemente a Bayres, E' alla guida Dan Gurney, il giovane pilota americano che va compiendo notevoli progressi. E' da notare che il telaio di questa nuova Maserati è lo stesso della 2 litri, ma su esso è montato un motore di 2890 cmc. che sviluppa 240 hp. La versione di questa macchina è davvero interessante tanto nella sua struttura organica che nella sua veste esteriore. Si notano in particolar modo i grossi parafanghi e la particolare sistemazione dell'abitacolo del pilota che sembra dare l'impressione di un buon



port a tutti gli effetti e ora ci si avvia sempre più verso due raggruppamenti, quello delle macchine del Gran Turismo e l'altro delle monoposto da pista. Siamo nascendo così nuove formule, sempre in verità, e riteniamo che si stia creando una grande confusione non certamente a vantaggio dello sport automobilistico puro. Tuttavia, vi è da dire che ciò può essere benefico qualora, dopo tante combinazioni e trasformazioni si giunga a delle formule realmente più semplici e utili sotto tutti gli aspetti.

Sono pochi ora i costruttori che si interessano ad allestire delle vetture sport, e alcune categorie di essa sembrano non avere più alcuna efficacia. Le cilindrate che vanno dai 750 cc. ai 1100 cc. non si vedono più delle versioni nuove ma delle macchine trasformate o ritrasformate che da alcuni anni circolano sui vari circuiti, pochi per la

verità. Anche fra le classiche «sette-mezzo» sport, che fino a qualche anno fa attiravano la massima attenzione di costruttori, non si assiste più alla produzione di nuovi esemplari.

La Categoria Sport resiste praticamente per le vetture di 2 litri, e ancora per quelle da 3 litri. Le macchine da 3 litri sono allestite praticamente per le sole corse valide per il «Campionato Mondiale Marche», che ha grandi riflessi commerciali sui mercati americani e su qualche mercato europeo. Ma anche nel settore delle 3 litri non vediamo poi definitivamente niente di nuovo, se si fa qualche eccezione. Lo stesso Ferrari, e non poteva essere diversamente, ha preparato le sue «Tr 59» apportando alcune modifiche di un certo interesse che le hanno fatte diventare «Tr 60».

La versione di Ferrari di 3 litri è una delle migliori macchine, sia come con-

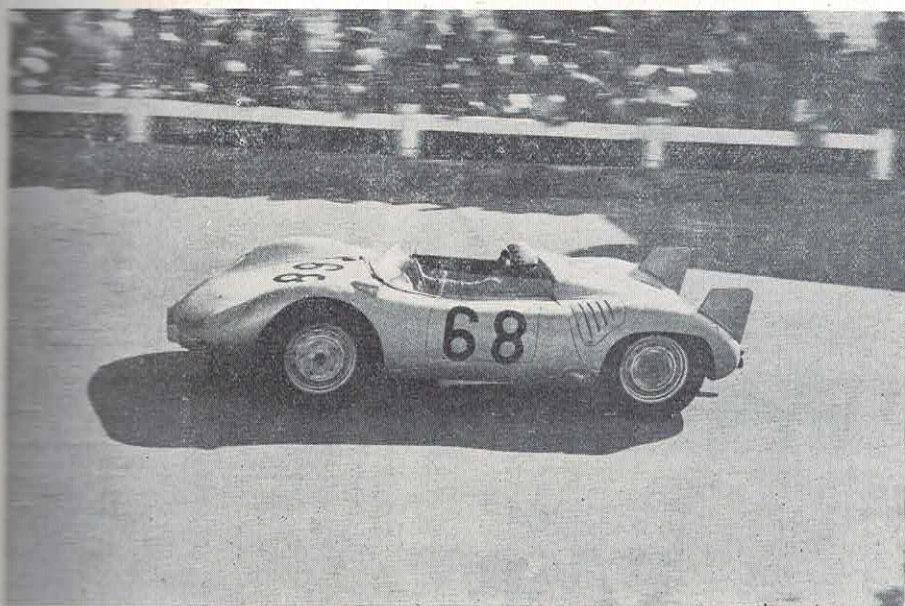
cezione costruttiva che come struttura, si può dire una vettura di pregevole rifinitura. La Maserati ha allestito quest'anno il suo modello di «2890 cc.» che appare indubbiamente interessante sia in fatto di elaborazione aerodinamica come in fatto di cavalli. Sul telaio della famosa 2 litri 4 cilindri è stato montato un motore di quasi 3 litri che sviluppa 240 cv.

Comunque vadano le cose, la categoria Sport si mantiene ancora grazie a queste versioni e anche a quelle di 1500 cc. Vi è da dire tuttavia che l'interesse che essa ancora mantiene è pure dovuto ad alcune trasformazioni, che meglio possiamo definire combinazioni o connubi tra motori di una marca e telai di un'altra. Ciò è stato determinato dal graduale e sempre più prepotente avvento del motore posteriore che sulle vetture sport sta dando ottimi risultati, come li ha dati e li dà nella F. I.

Quest'anno alla Targa Florio si può assistere a un nuovo confronto fra vetture con motore posteriore e motore anteriore.

Il circuito delle Madonie è molto idoneo a tale confronto, specialmente ora che la prova è sulla distanza di 10 giri. Lo «spyder» Porsche, cioè lo «RSK», è stato finoggi il modello più adatto per il percorso delle Madonie, in quanto possiede il miglior rapporto peso-potenza per questo duro tracciato come per tutti i circuiti «misti» accidentati. Ma anche sul «veloce» lo «Spyder» Porsche si adatta perfettamente, anche se non può dare la stessa potenza del 3 litri.

Tuttavia, come è ormai nella F.I., dove notiamo un equilibrio fra capacità di rendimento del motore posteriore in confronto con quello anteriore, anche nella Sport esso si va facendo sempre più perfetto. L'avvento del motore posteriore decisamente tende a sopprimere la versione con motore anteriore, anzi la cosa sembra ormai vicina alla soluzione da questo punto di vista. Come si vede non manca quella fa-



Questo è lo «Spyder» Porsche RSK che lo scorso anno ha disputato una corsa di grande rilievo. E' alla guida Jean Bhera, il compianto campione francese, perito al Circuito dell'Avus sullo stesso tipo di macchina. Bhera sta affrontando con stile corretto ed impeccabile la curva delle Tribune. La «Porsche RSK» è molto indicata per il percorso delle Madonie quanto lo può essere la stessa «Porsche GT.» Quest'anno la macchina tedesca ancor migliorata potrà puntare al primato assoluto.

se di interessante rinnovamento che potrebbe dare utili risultati. Sembra di assistere allo stesso confronto che fino a diversi anni fa si aveva nella F.I. fra le macchine con compressore e quelle ad alimentazione atmosferica.

Il concetto di vettura Sport si mantiene ancora in virtù di questi nuovi fattori, ma non sappiamo fino a quando. Seppure da un canto potrebbe dispiacere il vedere scomparire gradualmente dalle scene la classica vettura sport, dall'altro si deve notare che può affermarsi decisamente la macchina del Gran Turismo, che è più vicina all'utente della strada.

Noi vediamo, comunque, che oggi diverse macchine che percorrono le strade aperte al traffico normale non sono che delle vere e proprie vetture sport chiuse. Le vetture Gran Turismo sono delle macchine Sport chiuse e non da ora, ma da una buona diecina d'anni, se dobbiamo attenerci al più recente passato. Quindi, è la Gran Turismo che nelle competizioni su strada può ancora mantenere valida l'importanza e l'efficacia del « Campionato Mondiale Marche ». D'altronde, vediamo che anche nel Gran Turismo si hanno ora di-

verse modifiche e trasformazioni che portano a nuovi connubi fra marche di una casa con quelle di un'altra.

La vettura da Gran Turismo è indubbiamente ora più completa, grazie alla esperienza fatta con le macchine Sport. In una competizione come la Targa Florio la macchina da Gran Turismo ha maggiori possibilità di tenuta di una vettura sport; come una vettura di Turismo, non eccessivamente preparata, può avere ancora maggiori possibilità di tenuta nei confronti di quella di Gran Turismo. Le macchine dai « motori tirati » non resistono alla Targa Florio che per quattro o cinque giri nella maggioranza dei casi, mentre quelle meno sollecitate possono ultimare tranquillamente la loro corsa e a una media rispettabile.

La Targa Florio quest'anno potrà dare un deciso contributo al progresso dell'automobile come sempre ha fatto. Ora soprattutto, perchè stiamo entrando in una fase piuttosto caotica a motivo dell'ibridismo di certe formule e di talune norme di regolamento. Una norma di regolamento che non appare molto facile a comprendersi è quella dell'obbligo della cappottina sulle vet-

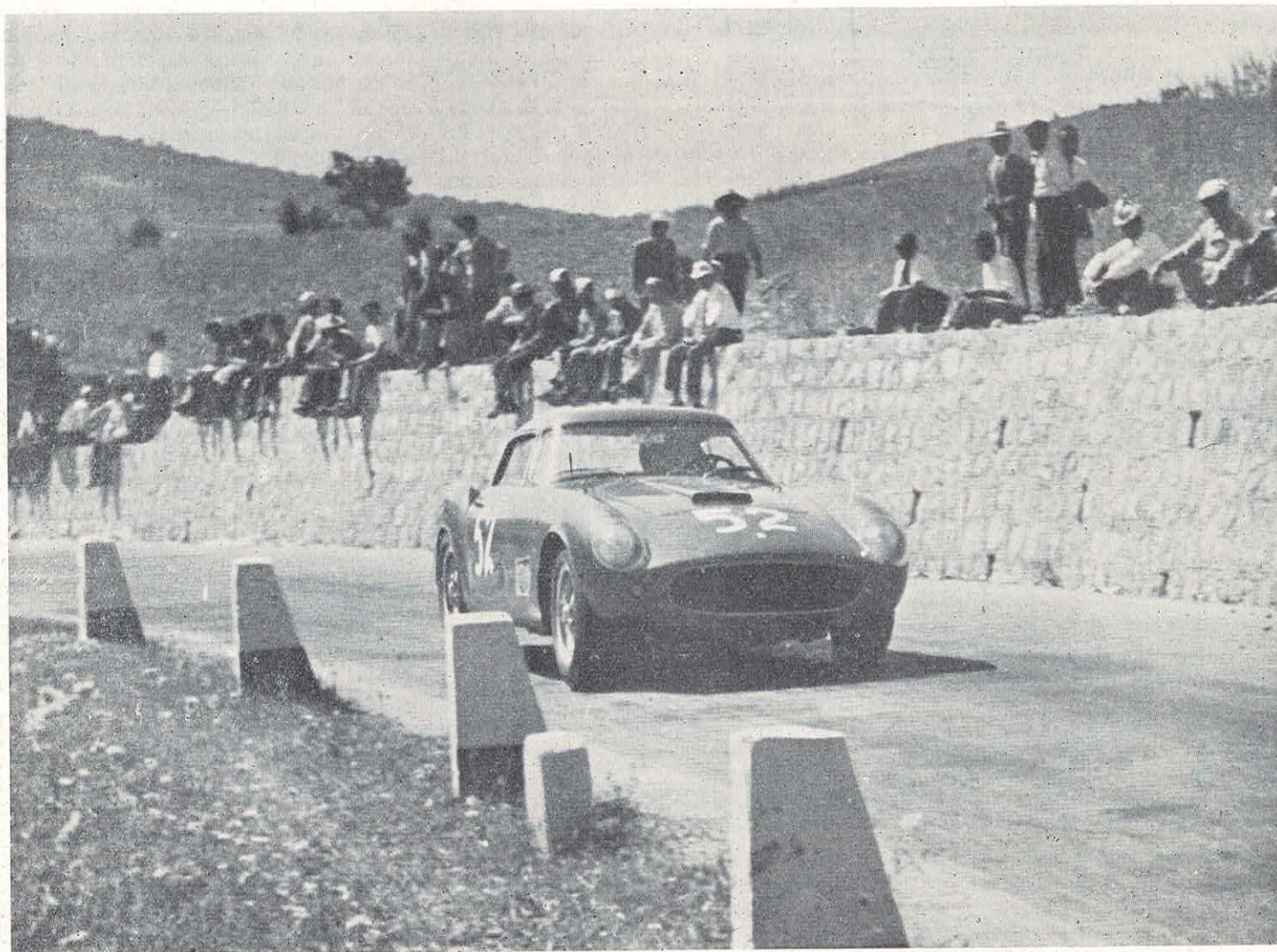
ture sport al momento della verifica delle macchine difronte ai commissari tecnici. Tale cappottina può essere tolta in corsa; per cui, viene logico domandarsi quale possa essere l'utilità di una simile norma, dal momento che essa viene applicata alle verifiche e non in gara.

Questa norma della FIA, come tante altre, non sono molto comprensibili non soltanto al profano. Gli organizzatori della Targa Florio debbono seguirle alla lettera dal momento che la corsa è valida per il Campionato Mondiale.

Sono innumerevoli i problemi che quest'anno metterà in evidenza questa vecchia gloriosa corsa. Ciò che si augura almeno, è che di essi si tenga conto soprattutto per il progresso della automobile e il miglioramento di quello sport automobilistico che attualmente soffre di parecchi mali, provocati soprattutto da molti deviazionismi e da parecchie polemiche discordanze.

La Targa Florio può essere di grande insegnamento; non si trascuri questo aspetto della corsa, poichè per esso è stata creata nel lontanissimo 1906.

Dino Fondi



La «berlinetta» Ferrari 250 3 litri 12⁷ cil. in piena azione.

Essa è da tre anni una delle più indovinate variazioni di vettura Gran Turismo per le competizioni sportive.



Umberto Maglioli e Giulio Cabianca conversano ai box della «Targa». Maglioli e Cabianca sono stati fra i maggiori protagonisti della «Targa Florio» nelle edizioni del dopoguerra. Maglioli ha vinto due edizioni della Corsa alla guida di due diverse macchine, realizzando una impresa non facile a ripetersi. Nel 1956 si assistette a un bel duello alla distanza fra Maglioli e il veronese Cabianca, il primo alla guida della «Porsche RS» e il secondo al volante della «Osca 1500». Maglioli vinse la Corsa seguito da Cabianca come un'ombra.



Il Principe Gaetano Starrabba e il compianto Jean Bhera fraterni amici. Starrabba è fra i più rappresentativi specialisti dello sport e si è classificato ottimamente in una edizione della «Targa Florio» alla guida di una 2 litri. Bhera è stato fra i più grandi guidatori degli ultimi tempi. Nella Corsa delle Madonie egli recitò parti di primo piano alla guida della «Porsche» e della «Ferrari». Sul Circuito dell'Avus il campione francese periva tragicamente dopo essere assiso alla gloria degli eletti della guida.



Le 24 Ore di Le Mans
Impressione di Gordon Horner
da «The Autocar»

La dura prova delle Madonie e quelle del Campionato Mondiale

di Monsieur «**Soupape**»

Lo sport contribuisce a fare le automobili, come le automobili fanno lo sport. Questa può essere una massima socratica che ben si addice alla Targa Florio, una delle poche corse che, oltre a contribuire alla evoluzione delle costruzioni automobilistiche, è in grado di formare dei guidatori completi. E' stato così fin da quando la più antica corsa del mondo è venuta alla luce. Essa fa parte delle grandi prove stradali chiuse valide per il « Campionato Mondiale Marche ». Questo Campionato serve a valorizzare compiutamente una automobile sportiva, oppure di serie imitata a quella categoria che viene definita Gran Turismo. Le prove del Campionato sono fra le più utili allo scopo, e lo possiamo vedere dando uno sguardo ad esse.

Fra tutte è proprio la prova delle Madonie ad essere una delle più qualificate per il collaudo di ogni tipo di macchina costruita in serie limitata, oppure riservata alla categoria Sport. Di tutte le prove quella siciliana ha il tracciato di corsa più lungo; difatti, esso misura 72 Km., mentre gli altri sono di sviluppo molto inferiore.

La « 24 Ore di Le Mans » è la corsa di maggiore durata oraria e serve ottimamente a collaudare i motori. La Targa Florio ha una durata inferiore, che questo anno supererà di poco le sette ore di corsa per la macchina più veloce. Ma sette ore sulle Madonie non sono molto distanti dall'essere dure quanto 24 ore sul circuito di Le Mans, poichè il tracciato siciliano è più lungo e si ripete poche volte. Esso serve egregiamente a provare tutto di una automobile, cosa che non si può fare su pista o nei laboratori di esperienza delle Case.

Se volete provare i vostri freni, ad esempio, correte alla Targa Florio e vi renderete conto come essi non sembrano mai sufficienti. I consumi e i « carichi di rottura » e di « sicurezza » sono portati a estremi limiti sul circuito delle Madonie, perchè non si può mai dare respiro ai motori. Cambiare di marcia, sempre cambiare, e adattare rapporti ideali, questo è un fatto importante per correre intorno alle Madonie.

Provare e riprovare, prepararsi e sempre prepararsi poichè possono accadere tante cose che non si prevedono e si prevedono.

Il Circuito del Nurburgring ad Adenau somiglia un poco a quello delle Madonie, ma in qualche caso si ha

un pò più di respiro. Sull'unico rettilineo della Targa Florio si rischia di mettere fuori uso i motori. Difatti, dopo che avete percorso una buona sessantina di km. zeppi di curve a non finire e avete le braccia spezzate per il continuo sterzare curva su curva, ne trovate quasi una dozzina, dove potete schiacciare fino in fondo sicuri finalmente di riposarvi con la massima velocità. Ma, male può incogliervene; poichè sembra che il Bonfornello non finisca mai, oppure può subito finire. Dopo che avete cambiato e frenato (oggi si frena molto di più di una volta, perchè si ha grande fiducia nei freni), date tutto spiano al vostro motore che va al massimo dei giri in quarta o in quinta, se avete il cambio a cinque marce. Ed ecco che rischiate di « andare a spasso » con i vostri giri, poichè se sapete che oltre gli ottomila non potete « uscire », all'improvviso vi accorgete che sono 8100; e allora sono guai, il vostro motore si imballa e la corsa finisce per « riposo nella velocità ». Ma se ci riuscite, ecco che il Bonfornello ha termine e si ricomincia daccapo per tutti i giri che quegli organizzatori... benedetti hanno fissati per la Targa Florio.

Dal 1906 si ripete questa storia, e tutti i più grandi guidatori si sono trovati alle prese con questi problemi. Si deve essere dunque dei piloti eccezionali, si devono conoscere le macchine di cui si è dotati come la porta di casa.

Una macchina che finisce la Targa Florio può considerarsi una buona macchina, perchè essa è variamente sperimentata. Su di essa si studia poi per le altre macchine che da questa si possono derivare; ecco, dunque, in che consiste l'importanza della Targa Florio. Così è stata nel 1906 con le macchine di allora, e così è ora con le macchine di oggi.

Le altre prove del Campionato sono buone, io le ho fatte tutte e posso dirvi quanto siano difficili da finire. Sono entusiasmanti, ma tre di esse sembra che non debbano mai finire, la « Targa Florio », la « 24 Ore di Le Mans » e la « 1000 Km. del Nurburgring ».

Se avete finito queste tre corse, potete cominciare ad affermare: « Non dico di sapere guidare completamente, ma mi pare di essere ormai un guidatore ».

A Le Mans si toccano i 190 Km. dopo 24 ore, al Nurburgring si superano i 140 dopo sette ore, sulle Ma-



Tony Brooks al volante della «Aston Martin DBR 2/3900». La Casa inglese ha vinto il Campionato Mondiale Marche lo scorso anno dopo una vivace lotta con la «Ferrari». La «Aston Martin» ha deciso quest'anno di non correre più nelle competizioni sport, riservando l'attività alla formula Uno. Da questa immagine risalta la particolare e corretta impostazione di guida dell'ormai completo pilota inglese Brooks.

donie potrebbe sembrare di stare su un cuscino di piume fra i 90 e i 95 Km/h. Fra le diverse medie, invece, la più difficile da raggiungere è proprio quella dei 95 km/h della Targa Florio, dove avete l'impressione di marciare veramente forte, perchè vi siete fatte certe ossa.....

Sul Bonfornello ho sfiorato i 240 Km/h. e dopo mi trovavo a marciare a 85 Km/h., era più difficile in quest'ultimo caso.

Davvero il circuito delle Madonie è uno dei più completi che esistano al mondo, se quello del « Tourist Trophy » si può considerare il più terribile. Indubbiamente, è il circuito più sicuro, perchè non potete andare oltre i limiti che esso concede; se ci riuscite, siete dei matti o siete dei grandi piloti.

Tutti coloro che ci sono riusciti appartengono a quest'ultima categoria, e forse i matti o sanno guidare molto bene o non sanno guidare affatto.

La Targa Florio, la gara di Le Mans e quella del Nurburgring devono effettuarsi ogni anno, esse sono quelle poche corse che « fanno » meglio di tante altre un guidatore e una automobile.

Vi sono dei Grandi Premi in pista che pure ci riescono, ma affinché un pilota sia completo si deve

fare sulla strada, cioè su un circuito chiuso di lunghezza fra i 10 e i 100 Km.

Se le corse che ho menzionato e i Grandi Premi dovessero scomparire, non esisteranno più grandi guidatori e macchine veramente complete. Per quanto mi riguarda, mi metterei a commerciare in articoli casalinghi o prodotti per signora.

Voglio bene alla Targa Florio, è vero; ma non sono il solo, se riuscite a trovare una corsa più efficace di questa avvertitemi che verrò a disputarla!

Se c'è qualcuno che afferma che la Targa Florio non serve a niente, ebbene io gli dirò molto modestamente: « Vieni con me, ti porterò a spasso a Le Mans con la mia «Ferrari 3 litri» - oppure - facciamo le Madonie per dieci giri al massimo della media ».

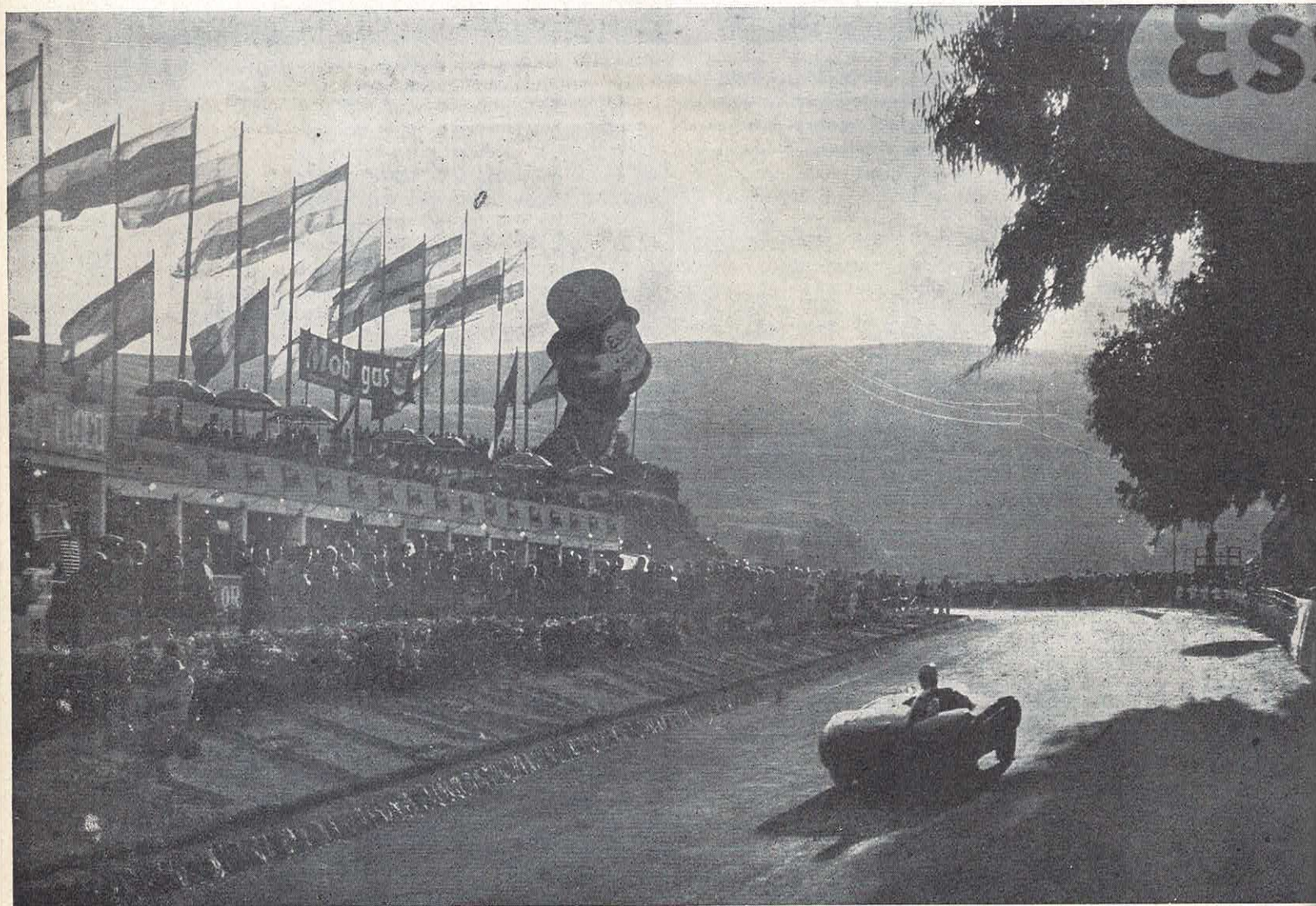
Se non cambia parere neanche in questo caso, vuol dire che per il « qualcuno » la Targa Florio è come una cattiva pillola che non vuole andar giù!

Mi auguro che non esistano di « qualcuno » del genere; del resto, e fortunatamente, non ve ne sono in gran numero. E questo per la Targa Florio può essere confortante, come per tutti i suoi propugnatori.

Monsieur « **Soupape** »

LE PROVE DEL CAMPIONATO MONDIALE MARCHE 1960

Competizioni	Circuito Km.	Media Km.	Durata oraria
TARGA FLORIO	72,000	90/97	7/7,30
1000 Km. NURBURGRING	22,810	135/140	7/7,30
24 ORE di LE MANS	13,492	185/190	24
TOURIST TROPHY	11,934	140/145	6,30/7
1000 Km. BAYRES	9,476	160/165	6/6,30
12 ORE di SEBRING	8,368	140/145	12



Sulla pista delle alte velocità...

Le piste ad alta velocità, impongono che il pilota
abbia a disposizione tutti i mezzi per sfruttare
la propria vettura fino al limite delle sue possibilità.
Il campione che si prepara ad allinearsi sul nastro di partenza
sa di poter contare su due formidabili alleati:

Supershell con I.C.A.

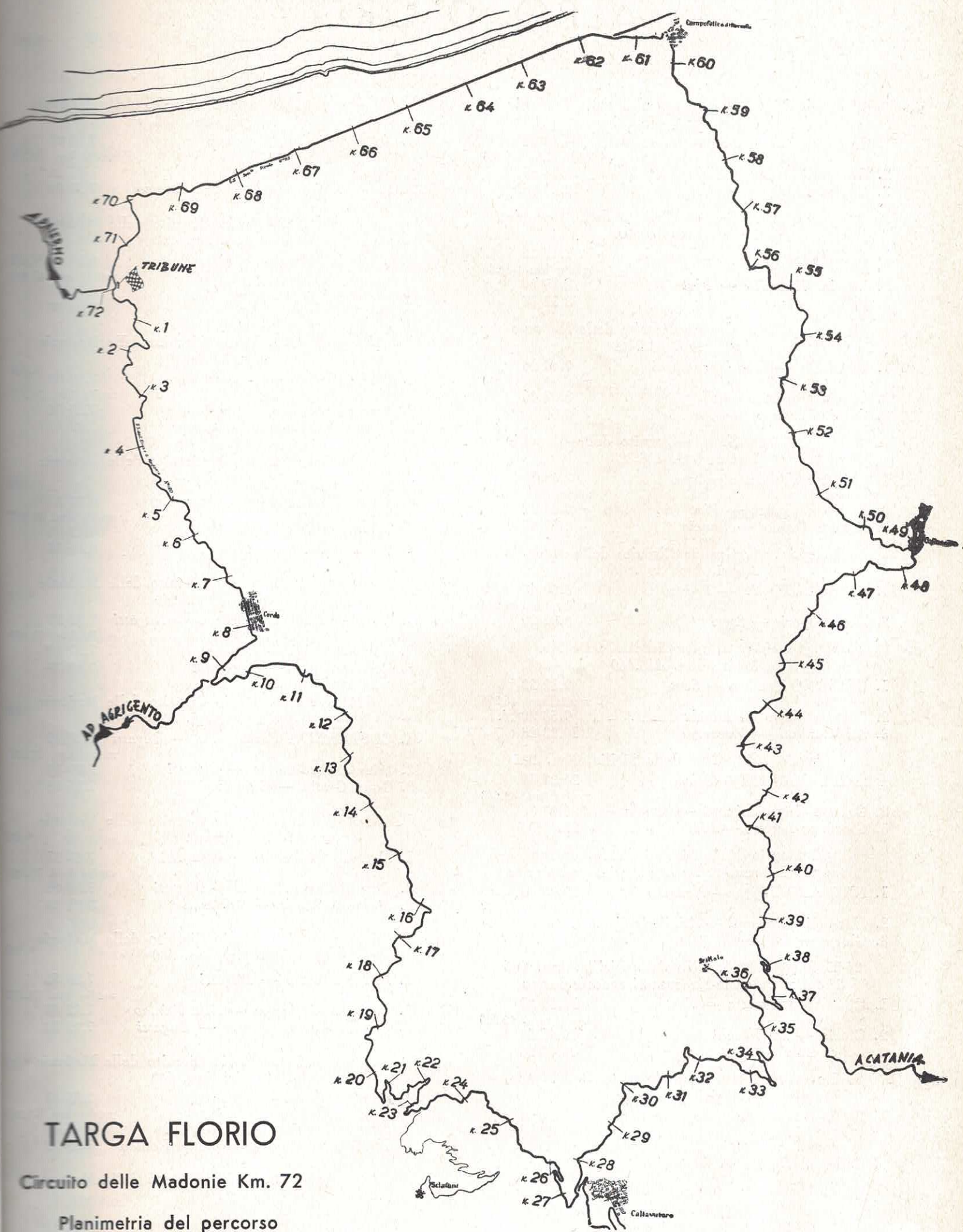
Shell X-100 Motor Oil

Sugli autodromi di tutto il mondo la conchiglia
con la scritta *Shell* è sempre presente
come simbolo delle vittorie più significative.

Potete essere sicuri di







TARGA FLORIO

Circuito delle Madonie Km. 72

Planimetria del percorso

ALBO D'ORO

(PERCORSI - TEMPI - MEDIE)

- 1.^a** 6 Maggio 1906, Grande Circuito delle Madonie
3 giri, km. 446.469
1. CAGNO Alessandro — *Itala* 9.32 22
media km. 46.800
 2. Graziani Ettore — *Itala* 10.05 32 ¹/₅
 3. Bablot Luigi — *Berliet* 10.20 05 ¹/₅
- 2.^a** 22 Aprile 1907, Grande Circuito delle Madonie
3 giri, km. 446.469
1. NAZZARO Felice — *Fiat* 8.17 36 ²/₅
media km. 54.086
 2. Lancia Vincenzo — *Fiat* 8.29 29 ²/₅
 3. Fabry — *Itala* 8.32 47 ²/₅
- 3.^a** 18 Maggio 1908, Grande Circuito delle Madonie
3 giri, km. 446.469
1. TRUCCO — *Isotta Fraschini* 7.49 26 ²/₅
media km. 59.940
 2. Lancia Vincenzo — *Fiat* 8.02 41 ²/₅
 3. Ceirano Ernesto — *Spa* 8.09 13 ¹/₅
- 4.^a** 2 Maggio 1909, Grande Circuito delle Madonie
1 giro, km. 148.823
1. CIUPPA Francesco — *Spa* 2.43 19 ¹/₅
media km. 54.780
 2. Florio Vincenzo — *Fiat* 2.44 19 ¹/₅
 3. Airoldi Guido — *Lancia* 2.55 25
- 5.^a** 15 Maggio 1910, Grande Circuito delle Madonie
2 giri, km. 297.646
1. CARIOLATO F. — *Franco* 6.20 47 ²/₅
media km. 46.980
 2. De Prosperis — *Sigma* 8.02 39 ⁴/₅
- 6.^a** 14 Maggio 1911, Grande Circuito delle Madonie
3 giri, km. 446.469
1. CEIRANO Ernesto — *Scat* 9.32 22 ²/₅
media km. 46.870
 2. Cortese Mario — *Lancia* 9.58 20 ²/₅
 3. Soldatenkoff — *Mercedes* 10.23 23 ²/₅
- 7.^a** 26 Maggio 1912, Giro della Sicilia, Km. 965
1. SNIPE-PEDRINI — *Scat* 24.37 19 ⁴/₅
media km. 42.648
 2. Garetto Guglielminetti — *Lancia* 25.07 38 ³/₅
 3. Giordano-Ascone — *Fiat* 25.41 04 ³/₅
- 8.^a** 11-12 Maggio 1913, Giro di Sicilia, km. 965
2 tappe: Palermo-Agrigento Agrigento-Palermo
1. NAZZARO Felice — *Nazzaro* 19.18 40 ³/₅
media km. 54.360
 2. Marsaglia Giovanni — *Aquila Italiana* 20.43 49 ¹/₅
 3. Gloria — *De Vecchi* 21.44 03 ¹/₅
- 9.^a** 24-25 Maggio 1914, Giro della Sicilia, km. 965
2 tappe: Palermo-Siracusa Siracusa-Palermo
1. CEIRANO Ernesto — *Scat* 16.51 31 ³/₅
media km. 62.280
 2. Gloria — *De Vecchi* 18.41 53 ⁴/₅
 3. Lopez Luigi — *Fiat* 19.45 26 ¹/₅
- 10.^a** 23 Novembre 1919, Medio Circuito delle Madonie
4 giri, km. 432
1. BOILLOT Andrea — *Peugeot* 7.51 01 ⁴/₅
media km. 55.026
 2. Moriondo Antonio — *Itala* 7.21 46
 3. Gamboni Domenico — *Diatto* 8.33 28 ²/₅
- 11.^a** 24 Ottobre 1920, Medio Circuito delle Madonie
4 giri, km. 432
1. MEREGALLI Guido — *Nazzaro* 8.27 23 ¹/₅
media km. 57.924
 2. Ferrari Enzo — *Alfa* 8.35 47 ²/₅
 3. Lopez Luigi — *Darracq* 9.19 25 ²/₅
- 12.^a** 29 Maggio 1921, Medio Circuito delle Madonie
4 giri, km. 432
1. MASETTI Giulio — *Fiat* 7.25 05 ²/₅
media km. 58.296
 2. Sailer — *Mercedes* 7.27 16 ¹/₅
 3. Campari Giuseppe — *Alfa Romeo* 7.30 04 ³/₅
- 13.^a** 2 Aprile 1922, Medio Circuito delle Madonie
4 giri, km. 432
1. MASETTI Giulio — *Mercedes* 6.50 50 ²/₅
media km. 63.091
 2. Goux Giulio — *Ballot* 6.52 37 ³/₅
 3. Foresti Giulio — *Ballot* 7.04 58 ¹/₅
- 14.^a** 15 Aprile 1923, Medio Circuito delle Madonie
4 giri, km. 432
1. SIVOCCHI Ugo — *Alfa Romeo* 7.18 00 ¹/₅
media km. 59.177
 2. Ascari Antonio — *Alfa Romeo* 7.20 52 ²/₅
 3. Minoia Ferdinando — *Steyer* 7.32 40 ²/₅
- 15.^a** 27 Aprile 1924, Medio Circuito delle Madonie
4 giri, km. 432
1. WERNER Christian — *Mercedes* 6.32 37 ²/₅
media km. 66.011
 2. Masetti Giulio — *Alfa Romeo* 6.42 04 ¹/₅
 3. Bordino Pietro — *Fiat* 6.46 34
- 16.^a** 3 Maggio 1925, Medio Circuito delle Madonie
5 giri, km. 540
1. COSTANTINI Bartolomeo — *Bugatti* 7.32 27 ⁴/₅
media km. 71.601
 2. Wagner Luigi — *Peugeot* 7.27 20
 3. Boillot Andrea — *Peugeot* 7.40 33
- 17.^a** 25 Aprile 1926, Medio Circuito delle Madonie
5 giri, km. 540
1. COSTANTINI Bartolomeo — *Bugatti* 7.20 45
media km. 73.501
 2. Minoia Ferdinando — *Bugatti* 7.30 49
 3. Goux Giulio — *Bugatti* 7.35 56 ²/₅
- 18.^a** 24 Aprile 1927, Medio Circuito delle Madonie
5 giri, km. 540
1. MATERASSI Emilio — *Bugatti* 7.35 55
media km. 71.061
 2. Conelli Carlo Alberto — *Bugatti* 7.39 06
 3. Maserati Alfieri — *Maserati* 8.01 36
- 19.^a** 6 Maggio 1928, Medio Circuito delle Madonie
5 giri, km. 540
1. DIVO Alberto — *Bugatti* 7.20 56 ³/₅
media km. 73.471
 2. Campari Giuseppe — *Alfa Romeo* 7.22 33 ⁵/₅
 3. Conelli Carlo Alberto — *Bugatti* 7.22 50
- 20.^a** 5 Maggio 1929, Medio Circuito delle Madonie
5 giri, km. 540
1. DIVO Alberto — *Bugatti* 7.15 41
media km. 74.311
 2. Minoia Ferdinando — *Bugatti* 7.17 43 ¹/₅
 3. Brillì Peri Gastone — *Alfa Romeo* 7.23 52 ³/₅
- 21.^a** 4 Maggio 1930, Medio Circuito delle Madonie
5 giri, km. 540
1. VARZI Achille — *Alfa Romeo* 6.55 16 ¹/₅
media km. 78.011
 2. Chiron Luigi — *Bugatti*
 3. Conelli Carlo Alberto — *Bugatti* 7.03 13 ³/₅

- 22.^a 10 Maggio 1931, Grande Circuito delle Madonie
4 giri, km. 584
1. NUVOLARI Tazio — *Alfa Romeo* 9.00 27
media km. 64.834
 2. Borzacchini Baconin — *Alfa Romeo* 9.02 44
 3. Varzi Achille — *Bugatti* 9.07 53 $\frac{4}{5}$
- 23.^a 8 Maggio 1932, Piccolo Circuito delle Madonie
8 giri, km. 576
1. NUVOLARI Tazio — *Alfa Romeo* 7.15 50 $\frac{3}{5}$
media km. 79.355
 2. Borzacchini Baconin — *Alfa Romeo* 7.21 29 $\frac{4}{5}$
 3. Chiron Luigi — *Bugatti* 7.35 28 $\frac{3}{5}$
- 24.^a 28 Maggio 1933, Piccolo Circuito delle Madonie
7 giri, km. 504
1. BRIVIO Antonio — *Alfa Romeo* 6.35 06 $\frac{4}{5}$
media km. 76.539
 2. Balestrero Renato — *Alfa Romeo* 6.55 52 $\frac{3}{5}$
 3. Carraroli Guglielmo — *Alfa Romeo* 7.07 45
- 25.^a 20 Maggio 1934, Piccolo Circuito delle Madonie
6 giri, km. 432
1. VARZI Achille — *Alfa Romeo* 6.14 26 $\frac{4}{5}$
media km. 67.222
 2. Barbieri Nando — *Alfa Romeo* 6.27 14 $\frac{4}{5}$
 3. Magistri Costantino — *Alfa Romeo* 6.40 02 $\frac{3}{5}$
- 26.^a 28 Aprile 1935, Piccolo Circuito delle Madonie
6 giri, km. 432
1. BRIVIO Antonio — *Alfa Romeo* 5.27 29
media km. 79.149
 2. Chiron Luigi — *Alfa Romeo* 6.34 21 $\frac{3}{5}$
 3. Barbieri Nando — *Maserati* 6.45 57 $\frac{3}{5}$
- 27.^a 20 Dicembre 1936, Piccolo Circuito delle Madonie
2 giri, km. 144
1. MAGISTRI Costantino — *Lancia Augusta* 2.08 47 $\frac{4}{5}$ r
media km. 67.783
 2. Di Pietro Salvatore — *Lancia Augusta* 2.14 25 $\frac{4}{5}$
 3. « Gladio » — *Lancia Augusta* 2.17 21
- 28.^a 23 Maggio 1937, Circuito del Parco della Favorita
60 giri, km. 315,600
1. SEVERI Francesco — *Maserati* 2.55 49
media km. 117.603
 2. Larani Giovanni — *Maserati* 2.57 28 $\frac{3}{5}$
 3. Bianco Ettore — *Maserati* 2.58 46 $\frac{3}{5}$
(fermato al 55° giro)
- 29.^a 22 Maggio 1938, Circuito del Parco della Favorita
30 giri, km. 171,600
1. ROCCO Giovanni — *Maserati* 1.30 04 $\frac{3}{5}$
media km. 114.303
 2. « Ralph » — *Maserati* 1.32 15
 3. Villoresi Luigi — *Maserati* 1.34 09 $\frac{3}{5}$
- 30.^a 14 Maggio 1939, Circuito del Parco della Favorita
40 giri, km. 228
1. VILLORESI Luigi — *Maserati* 1.40 15 $\frac{2}{5}$
media km. 136.450
 2. Taruffi Pietro — *Maserati* 1.42 05 $\frac{4}{5}$
 3. Barbieri Guido — *Maserati* 1.42 56 $\frac{2}{5}$
- 31.^a 23 Maggio 1940, Circuito del Parco della Favorita
40 giri, km. 228
1. VILLORESI Luigi — *Maserati* 1.36 08 $\frac{3}{5}$
media km. 142.288
 2. Cortese Franco — *Maserati* 1.37 23 $\frac{3}{5}$
 3. Rocco Giovanni — *Maserati* 1.37 40
- 32.^a 4 Aprile 1948, Giro della Sicilia, km. 1080
1. BIONDETTI Igor — *Ferrari* 12.10 00
media km. 88.767
 2. Taruffi-Rabbia — *Cisitalia* 12.26 14 $\frac{2}{5}$
 3. Machieraldo-Savio — *Cisitalia* 12.30 51 $\frac{2}{5}$
- 33.^a 20 Marzo 1949, Giro della Sicilia, km. 1080
1. BIONDETTI-BENEDETTI — *Ferrari* 13.15 09
media km. 81.494
 2. Roll-Richiero — *Alfa Romeo* 13.17 58
 3. Rocco-Prete — *A.M.P.* 13.33 10
- 34.^a 2 Aprile 1950, Giro della Sicilia, km. 1080
1. BORNIGIA-BORNIGIA — *Alfa Romeo* 12.26 33
media km. 86.915
 2. Bernabei-Pacini — *Ferrari* 12.38 01
 3. La Motta-Alterio — *Ferrari* 12.53 05
- 35.^a 9 Settembre 1951, Piccolo Circuito delle Madonie
8 giri, km. 576
1. CORTESE Franco — *Frazer Nash* 7.31 07 $\frac{4}{5}$
media km. 76.633
 2. Bracco Giov.-Cornacchia — *Ferrari* 7.34 10 $\frac{4}{5}$
 3. Bernabei Inico-Pacini — *Maserati* 8.12 23 $\frac{3}{5}$
- 36.^a 29 Giugno 1952, Piccolo Circuito delle Madonie
8 giri, km. 576
1. BONETTO Felice — *Lancia Aurelia* 7.11 53
media km. 80.025
 2. Valenzano Luigi — *Lancia Aurelia* 7.14 32 $\frac{4}{5}$
 3. Anselmi Enrico — *Lancia Aurelia* 7.24 00 $\frac{2}{5}$
- 37.^a 14 Maggio 1953, Piccolo Circuito delle Madonie
8 giri, km. 576
1. MAGLIOLI Umberto — *Lancia 3000* 7.08 35 $\frac{4}{5}$
media km. 80.635
 2. Giletti Emilio — *Maserati 2000* 7.10 15
 3. Mantovani-Fangio — *Maserati 2000* 7.13 43
- 38.^a 30 Maggio 1954, Piccolo Circuito delle Madonie
8 giri, km. 576
1. TARUFFI Pietro — *Lancia 3000* 6.44 18
media km. 89.930
 2. Musso Luigi — *Maserati 2000* 6.31 51
 3. Piodi Roberto — *Lancia 2500* 6.55 11 $\frac{4}{5}$
- 39.^a 16 Ottobre 1955, Piccolo Circuito delle Madonie
13 giri, km. 936
1. MOSS-COLLINS — *Mercedes 300 S.L.R.* 9.47 55
media km. 96.290
 2. Fangio-Kling — *Mercedes 300 S.L.R.* 9.47 55 $\frac{2}{5}$
 3. Castellotti-Manzon — *Ferrari 3500* 9.53 20 $\frac{4}{5}$
- 40.^a 10 Giugno 1956, Piccolo Circuito delle Madonie
10 giri, km. 720
1. MAGLIOLI Umberto — *Porsche 1500* 7.54 52 $\frac{3}{5}$
media km. 90.970
 2. Cabianca Giulio — *Osca 1500* 8.47 40 $\frac{3}{5}$
 3. Taruffi Pietro — *Maserati 3300* 6.44 18 $\frac{2}{5}$
- 41.^a 24 Novembre 1957, Competizione di regolarità
Piccolo Circuito delle Madonie, 5 giri, km. 360
1. COLONNA Fabio — *Fiat 600*
 2. Taruffi Piero — *Lancia Appia*
 3. Costantini Mario — *Lancia Appia G.T.*
- 42.^a 11 Maggio 1958, Piccolo Circuito delle Madonie
14 giri, km. 1008
1. MUSSO-GENDEBIEN — *Ferrari 3000* 10.37 58 $\frac{4}{10}$
media km. 94.801
 2. Berha — *Porsche* 10.43 37 $\frac{3}{10}$
 3. Hill — *Ferrari* 10.44 29 $\frac{3}{10}$
- 24 Maggio 1959, Piccolo Circuito delle Madonie
14 giri, km. 1008
- 43.^a 1. BARTH-SEIDEL — *Porsche* 11.02 21 $\frac{4}{5}$
media km. 91.310
2. Linge-Seagliarini — *Porsche* 11.22 20 $\frac{4}{5}$
 3. Pucci-Van Hanstein — *Porsche* 11.31 44 $\frac{2}{5}$

Sulla pista delle alte velocità...

Le piste ad alta velocità, impongono che il pilota
abbia a disposizione tutti i mezzi per sfruttare
la propria vettura fino al limite delle sue possibilità.
Il campione che si prepara ad allinearsi sul nastro di partenza
sa di poter contare su due formidabili alleati:

Supershell con I.C.A.

Shell X-100 Motor Oil

Sugli autodromi di tutto il mondo la conchiglia
con la scritta *Shell* è sempre presente
come simbolo delle vittorie più significative.

Potete essere sicuri di



g crepax



**SOCIETÀ
GRANDI
ALBERGHI
SICILIANI**

TAORMINA

SAN DOMENICO & GRAND HOTEL

ambiente suggestivo - 1a migliore clientela internazionale

CATANIA

ALBERGHI CONSOCIATI SOC. ITAC

GRAND HOTEL EXCELSIOR

150 camere con bagno - aria condizionata - Telefono
in quartiere residenziale

PALERMO

VILLA IGEA GRAND HOTEL

incomparabile posizione sul golfo

GRAND ALBERGO & DELLE PALME

centrale - signorile - trattamenti

ALBERGO EXCELSIOR

familiare - nel più signorile quartiere cittadino tra ville private
e giardini



SUPERCORTEMAGGIORE
la potente benzina italiana