

GRANDI EVENTI

TARGA FLORIO

La corsa delle 10.000 curve

di Roberto Denti



L'Alfa Romeo «R» sei cilindri in linea del 1900 apparteneva al gendeman driver Giovanni Lurani, che fu anche direttore di Auto Italia. Fra il 1922 e il '27 furono costruiti 2631 esemplari «R».



RENE PHOTO AGENCY



2

La partenza è rabbiosa, in griglia come a un Gran Premio, e un urlo si leva dal pubblico di Cerda, al via della Targa Florio. Scattano insieme sgommando in un frastuono assordante Alfa Romeo «33 TT», Osella «PA3», Ams Sport, Ford «GT 40», Porsche «908» e «910», Ferrari «Dino 206», Lancia «Fulvia» barchetta: i bolidi si avventano sulle strette curve del mitico circuito delle Madonie, si tallano nervosamente in salita, si sfiorano in sorpassi da brivido. Tra i piloti ci sono personaggi da leggenda come Arturo Merzario, Nino Vaccarella, Vic Elford e Sandro Munari, protagonisti oggi e vincitori nel passato della corsa siciliana. Per sognare a occhi aperti, per vivere ancora tutte le emozioni delle gare di un tempo è rimasta solo lei, la Targa Florio.

Ha saputo resistere a tutto, allo scorrere del tempo e al fluire delle mode, ha tenuto duro negli anni difficili e ora, nata nel lontano 1906, è una delle più antiche gare del mondo. Un tempo a colpi di tamburo, a dorso di mulo, si avvisava nelle piazze dei paesi di Sicilia che presto sarebbe passata la corsa delle auto, si invitava a tenere bambini e animali lontano dalla strada. Ora c'è anche Internet, ma la festa ha il fascino d'un tempo, il sapore d'una grande sagra popolare. Così tutta la Sicilia degli appassionati si è data appuntamento ai primi di novembre sui tornanti della corsa, le curve più famose sono in collina, e a godersi i passaggi in velocità a livello del mare. Il tracciato è difficile da memorizzare: la Targa Florio ▶



STEFANO PARACCHI

DAL MUSEO ALLA STRADA

1. La «Disco Volante» del '52 del museo Alfa Romeo.
2. La «250 SWB» di Dubbini-Di Lorenzo, la migliore Ferrari al traguardo.
3. La Porsche «910» di Eissenstein. Nel '67 monopolizzò il podio alla Targa Florio.
4. La Lancia «Fulvia F&M» guidata da Sandro Munari.

LE CLASSIFICHE

Pos. Conduttore Vettura

CLASSIFICA RALLY

1	Piano-Davis	Porsche 911 Carrera
2	Stassi-Stassi	Porsche 911 S
3	Russo-Certisi	Porsche 911 Carrera
4	Schachinger-Romeo	BMW 3.0
5	Chiaromonte-Consiglio	Porsche 911 S
6	Catalano-Saitta	Porsche 911 Carrera Rs
7	Bellomare-Briguglio	Porsche 911 S
8	Lauricella-Nobile	A.R. Giulietta SZ
9	Cuccia-Garofalo	Porsche 911 S
10	Aiello-Carubi	Fiat Abarth 1000
11	Dubbini-Di Lorenzo	Ferrari 250 GT SWB
12	Eissenstein	Porsche 910
13	«Giampaolo»-Failla	Ferrari 250 GT SWB
14	Billa-Billa	Porsche 911 Carrera
15	Messina-Cammarata	Lancia Fulvia Coupé
16	Geraci-Marino	Lancia Fulvia Coupé
17	Corona-Corona	MG A
18	Lafourcade	Bugatti 35
19	Stuken-Stuken	Lancia Aurelia B20
20	Burani-Paparcone	Ferrari 750 Monza

Seguono altri 6 concorrenti

REGOLARITÀ

1	Margiotta-Bongiorno	Jaguar Mk 2
2	Spataro-Intorcia	MG TC
3	Mancuso-Spagnolo	Alpine A110
4	Sancilio-Russi	Porsche 911
5	Giaconia-De Roberto	Lancia Aurelia B20
6	Vaccaro-Costa	Dino 208 GT4
7	Fumagalli-Novara	Porsche 356 A
8	Gambacorta-Scammacca	Lancia Fulvia Sport
9	Guarino-Guarino	Porsche 911 S
10	D'Angelo-Guarina	Triumph TR3 A
11	Arena-Fullone	Porsche 911
12	Indelicato-Di Franco	A.R. Giulietta TI
13	Licciardello-Licciardello	MG B GT
14	La Rocca-Tinè	Porsche 911 T
15	Vetri-Di Cristina	Ferrari 250 Testa Rossa

Seguono altri 2 concorrenti



RENE PHOTO AGENCY



RENÉ PHOTO AGENCY



STEFANO PARAGI

► era chiamata la corsa delle 10.000 curve, i giri erano dodici, da correre tutti d'un fiato: 72 chilometri ogni giro, senza respiro. Ora molte cose sono cambiate, i giri sono solo tre e la formula è quella del rally: il passaggio negli abitati è diventato un trasferimento. Pochi minuti, il tempo di un veloce intervento da parte dei meccanici, ma non bisogna fermarsi. Le lancette del cronometro scorrono inesorabili. Al via da Cerda, domenica mattina, a fare da apripista sono i big del volante d'un tempo, i testimonial della corsa. Pochi minuti dietro, a tutto gas, si lanciano i concorrenti. Saranno ancora una volta loro, le Porsche, a dettare legge alla «Targa», a ricordo di anni gloriosi, a testimonianza di una notevole adattabilità a un tracciato sconnesso e ricco di insidie. Vincono Maurizio Plano e «Davis», pseudonimo di Gianni Averna, su Porsche «911 Carrera». I due siciliani bissano così il successo dello scorso anno e il ricordo degli appassionati vola indietro nel tempo, a quella che è considerata l'ultima vera edizione della corsa, quella del '73. Allora a vincere su Porsche «Carrera RSR» furono Herbert Müller e Gijs Van Lennep, ma ci fu un incidente, la Sport due litri di un pilota privato perse l'alettone e uscì di strada finendo tra la folla. La Targa Florio venne tolta dal Campionato del mondo e iniziò un lento declino. Ma la corsa non muore mai e, grazie alle auto storiche, torna a nuova vita. Dietro la coppia vincitrice, altre Porsche. Secondi si piazzano Carlo e Massimo Stassi, «911 S», davanti



RENÉ PHOTO AGENCY

ad Alessandro Russo e Marcello Certisi, «911 Carrera». È un trionfo per la Casa di Stoccarda. Dopo il quarto posto di Schachinger-Romeo su BMW «3.0» si piazzano infatti altri equipaggi porschisti: Roberto Chiaramonte e Roberto Consiglio, Carlo Catalano e Placido Saitta, Giuseppe Bellomare e Pierleonardo Briguglio. Poi un'Alfa Romeo «SZ» con Lauricella-Nobile e ancora una Porsche «911», quella di Antonino Aiello e Teresa Carubi. Nella gara di regolarità vittoria di Margiotta-Bongiorno su Jaguar «Mk 2» davanti a Spataro-Intorcchia. ■

RITORNO ALL'ALFA

1. L'Alfa Romeo «1900 Sprint» di Vic Elford. L'eccentrico inglese fu pilota ufficiale Alfa Romeo nel 1970.
2. L'Alfa Romeo «33/3» del 1971. Montava un 8 cilindri 3 litri da 400 CV.
3. La Bugatti «35» del 1925 del francese Lafourcade.
4. La Ford «GT 40». Vinse il Campionato del mondo Marche nel 1968.

