

TARGA FLORIO 1991

AUTOSTORICHE

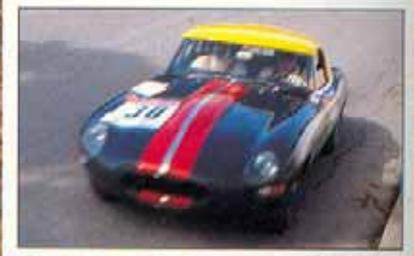
PROF. NINO SANZONI



Targa Florio 1991

In attesa di rilancio

Pochissime le auto veramente d'epoca partecipanti alla scorsa edizione della grande corsa siciliana. Il nome della Targa è un patrimonio degno di essere tenuto in alto con la qualità delle vetture e con una coreografia adeguata



Che le cose sarebbero cambiate, lo sapevamo, ma francamente ci aspettavamo di più. Lo scorso anno c'era stato l'impegno dell'avvocato Michele Bruno verso i giornalisti e alcuni rappresentanti dei piloti, perché tutto tornasse come ai vecchi tempi, ma evidentemente la storia della gloriosa Targa Florio, i cui echi non si sono certamente sopiti nel mondo intero, perdono la loro risonanza proprio nella terra d'origine: la Sicilia.

L'ottantacinquesimo compleanno della corsa su strada più datata d'Italia meritava senz'altro di più: e bene hanno fatto gli eredi del Duca di Salaparuta organizzando le cose in grande, dimostrando di aver ben capito con la loro sottile sensibilità chi e che cosa stavano festeggiando. Alla fine della serata, una volta spente le luci e lasciata quella sontuosa dimora, non vi sono stati seguiti festaioli.

La Targa Florio, seppure storica, per i siciliani è un evento dei più importanti e se loro stessi disertano Floriopoli o i punti strategici dello splendido tracciato, le ra-

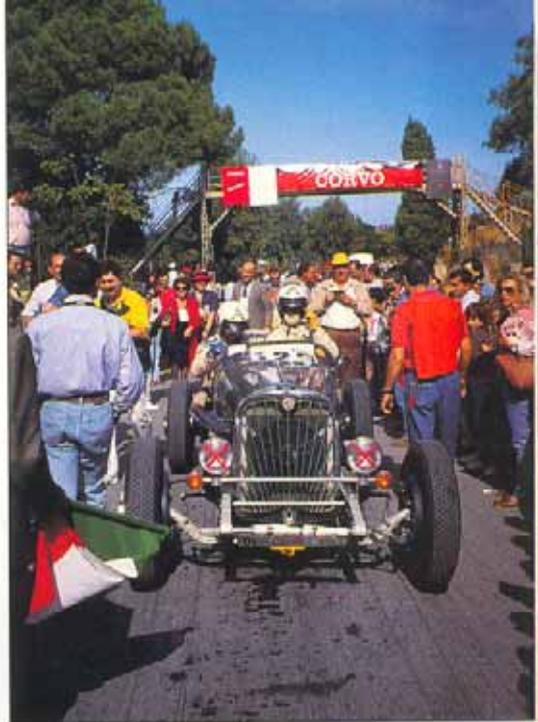
gioni ci devono essere. Un esempio banale ma sintomatico: perché privare la linea di partenza dello storico striscione con i lati a scacchi? La scenografia e l'atmosfera sono molto importanti, quando l'evento è di importanza europea, anzi mondiale!

Altro discorso per quanto riguarda le vetture partecipanti. Non è forse vero che la Targa rischia di diventare un trofeo monomarca, dal momento che escluso mezza dozzina di Jaguar, una decina di Lotus e altrettante Porsche, qualche Aurelia e una decina di Fulvia Coupé, il resto è Alfa Romeo e non tutte della migliore produzione? Di vetture veramente storiche, quest'anno, se ne sono viste quattro, più una che con la Targa non aveva proprio niente a che fare: la Bugatti 35C, la Fiat Siata 508 Special, la Maserati A6GCS, la Fiat 508 C MM Savio e infine la Studebaker Special Indianapolis, per l'appunto. E non a caso sono state le uniche ad essere salutate con lunghi applausi sulla linea di partenza ed all'arrivo, tanto che agli organizzatori è stato suggerito di offrire loro un premio speciale, se non altro per aver avuto il coraggio di partecipare a quella rissa fra belve assatanate trasudanti cavalli.

Le verifiche, iniziate giovedì 10 ottobre alle ore 15,30, nella zona delle tribune, si sono svolte praticamente senza spettatori e così il giorno successivo, venerdì, durante la mattinata. Si sperava tanto nel sabato, ma anche questa volta il pubblico è venuto a mancare, un po' per i brevi scrosci di pioggia, un po' per la giornata lavorativa, hanno detto alcuni. Vero è che le avverse condizioni atmosferiche non hanno certamente favorito gli equipaggi delle auto più veloci, tanto che è slittata di mezz'ora la partenza della prima Prova Speciale.

La "Tribune" viene vinta da Sandretto-Cottura su Lotus Elan 26, con "Amphicar"-Magliocco, su Jaguar E-Type, e Zanchi-Belotti, su Lotus Elan, staccati di 2".

Nella seconda Speciale, la "Targa", di 26 Km, vinta da Zanchi ex aequo con Arangi-Campesan su Lotus Elan, molti piloti hanno dei ritardi considerevoli, tanto da scombussolare le classifiche. L'asfalto, a tratti asciutto e a tratti molto viscido, rende più difficili le cose. Un esempio per tutti: "Amphicar", non avendo potuto sostituire le gomme, prende 5" dal primo, anche se nella prova successiva, "Collesano", non solo recupera in pieno il tempo,



ma mette una seria ipoteca sulla vittoria assoluta. In questa tornata, l'olandese volante Toine Hezemans, ex pilota ufficiale dell'Alfa Romeo e vincitore della cinquantacinquesima edizione della targa Florio in coppia con il palermitano Ninni Vaccarella, dà forfait per la rottura del motore dell'Alfa TZ1 del giapponese Yoshi Sakahara, suo coraggioso navigatore.

Il velocissimo Loris Kessel, ex campione di F.1, già sfortunato protagonista nella scorsa edizione, sempre alla guida della sua Alfa Romeo Giulia GTA, ha grossi problemi con il cambio sia nella seconda che nella terza Prova Speciale.

Nella prima tappa numerosi sono stati i ritiri tra cui quello della Bugatti dell'inglese Lewis: a concluderla sono solo 88 vetture.

Ma domenica, anche se in tarda mattinata, la gente torna a Cerda, anche se certamente con meno presenze degli anni precedenti.

Da Aspra, per la seconda tappa, partono 87 equipaggi. Govoni deve rinunciare per noie al cambio. Subito Zanchi passa all'attacco vincendo la quarta Speciale e portandosi al comando. Nella quinta colpo di scena, l'inevitabile ritiro di "Amphicar" a seguito di una uscita di strada; anche Arangi è costretto al ritiro, mentre si trova



Pagina accanto. Foto grande: l'Alfa Romeo Giulia GTA di Corrado Raineri, sest'assoluti. Nel riquadro in basso, dall'alto nell'ordine: la Lotus Elan di Zanchi-Belotti, la Porsche 911 di "Apache"-Merendino e la Jaguar E-Type di Beghetto-Marsilli, rispettivamente primi, secondi e terzi assoluti. In questa pagina. In alto a destra: la Studebaker Indy dei tedeschi Weber-Hiendl. Qui sopra: la Bugatti 35 dei britannici Lewis-Amey.

La Targa di tutti

Anche quest'anno la Targa per autostoriche ha suscitato, nonostante tutto, antiche magie. Da sempre ha avuto il potere di rievocare famosi piloti, prototipi vincenti e team gloriosi. Il caldo sole della terra siciliana ne ha sempre condiviso quel particolare sapore di arance; anche per noi la Targa non è cambiata. Ogni volta che la riviviamo, proviamo le stesse emozioni e sensazioni, sentiamo gli stessi rumori.

Forse non è la Targa degli an-

ni gloriosi, e nemmeno di quell'ormai lontano 1971 in cui il siciliano Nino Vaccarella, "il professore volante", e l'olandese Toine Hezemans vinsero la 55ª edizione sull'Alfa Romeo 33/3, ma ne conserva intatto il fascino.

Certo, se si potessero terminare le tribune di Cerda, se si colorasse con pannelli multicolori con il nome degli sponsor più tradizionali le costruzioni che fiancheggiano la famosa curva, e se si coinvolgesse maggiormente il pubblico locale sino a ricreare quelle indimenticabili folle esultanti assiegate ai

bordi della strada o appollaiate sulle automobili...

Quella è la Targa che vorremmo perché la Targa non può morire, perché la Targa è una corsa che appartiene a tutti i piloti che l'hanno vissuta e a tutti gli appassionati che vi hanno assistito. Pensiamo agli amici svizzeri, francesi, tedeschi e olandesi che ogni anno puntuali scendono nella nostra Sicilia perché vogliono ritrovare la loro Targa, il loro pezzo di storia.

Nessuno è autorizzato a lavorare contro la Targa; sì, vi sono cose che ancora non vanno, ma non importa, la Targa Florio de-

ve ritornare al suo antico splendore, tutti devono contribuire, le amministrazioni comunali, l'Automobil Club, la Regione, i piloti, la stampa e tutti noi, semplici amanti di automobili di altri tempi, di eventi sportivi di altri tempi, che non potremmo mai contemplare di non vederla più a calendario: ci mancherebbe troppo.

E allora ci vuole ancora uno sforzo per riportarla ad essere quella che Vincenzo Florio sin da quel lontano 1906 aveva sperato diventasse, "La Targa di tutti".

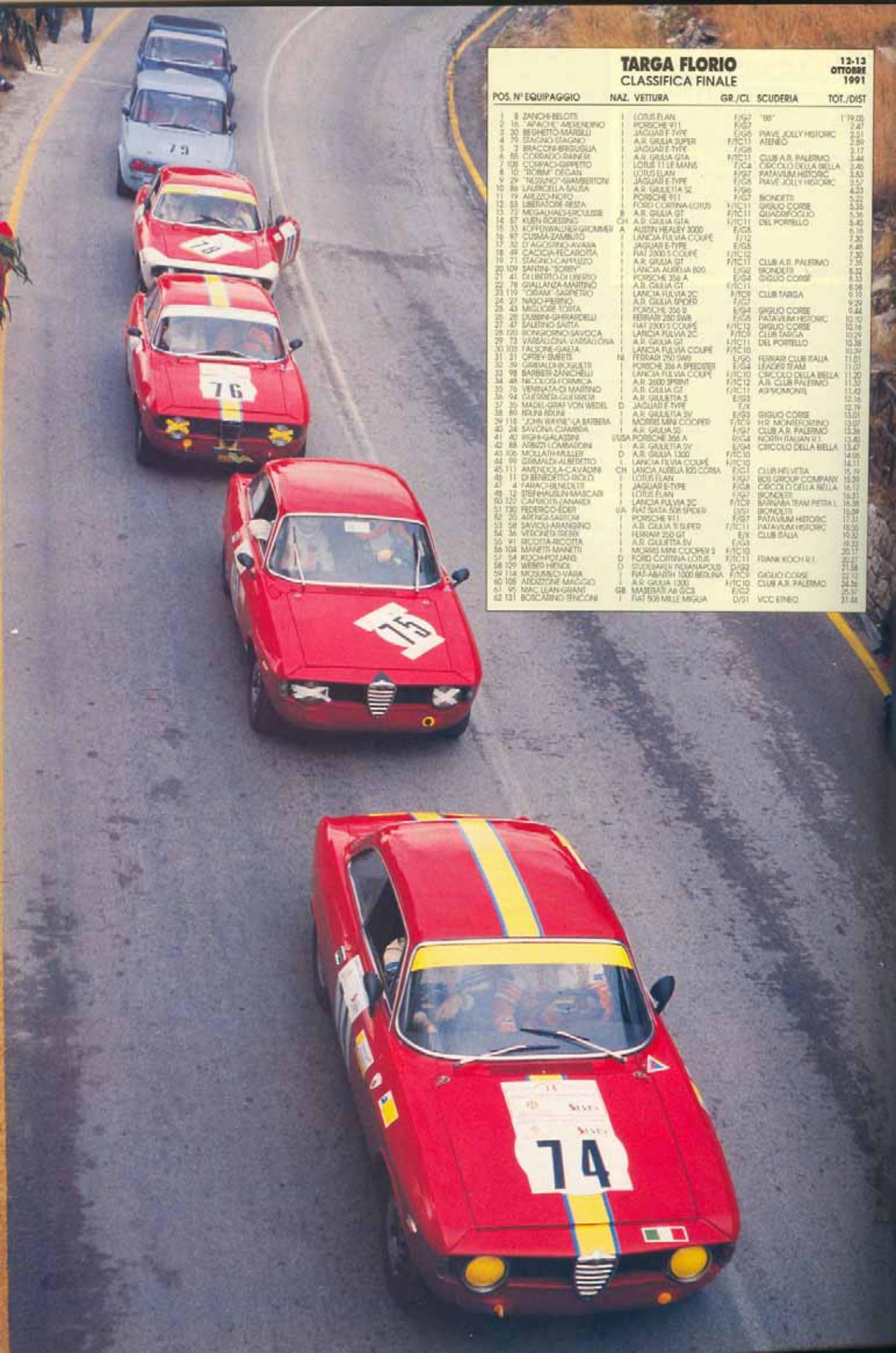
Maurizio Catozzi

TARGA FLORIO

CLASSIFICA FINALE

12-13
OTTOBRE
1991

POS. N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	GR./CL	SCUDERIA	TOT./DIST
1	8 ZANCHI-BELCITI	I	LOTUS ELAN	F/G7	BB*	1'39.05
2	16 AVICCHI-ALBERINO	I	PORSCHE 911	F/G7		2.47
3	30 BEGHETTO-MARILLI	I	JAGUAR E-TYPE	E/G5	PAVE JOLLY HISTORIC	2.51
4	79 SIAGRO-SIAGRO	I	A.R. GIULIA SUPER	F/GC11	ATENE*	2.59
5	7 BRACON-SRUGUGLIA	I	JAGUAR E-TYPE	F/G8		3.17
6	55 CORRADO-RANFRI	I	A.R. GIULIA GTA	F/GC11	CLUB A.R. PALERMO	3.44
7	105 COPPACCI-SERRETTO	I	LOTUS 111E MANS	F/GA	CIRCOLO DELLA BELLA	3.46
8	10 TROBET-DEGAN	I	LOTUS ELAN	F/G7	PATAVUM HISTORIC	3.53
9	29 TREGGNO-SIAMBERTONI	I	JAGUAR E-TYPE	F/G8	PAVE JOLLY HISTORIC	3.57
10	86 LAURICELLA-SALVA	I	A.R. GIULIETTA 52	F/G6		4.23
11	19 ALEZZO-FORO	I	PORSCHE 911	F/G7	BONDETTI	5.22
12	53 LIBERATORE-REDA	I	FORD CORONA-LOTUS	F/GC11	GIUGO CORSE	5.35
13	74 MEGALINIS-ERLUZZE	I	A.R. GIULIA 91	F/GC11	QUADRIFOGLIO	5.36
14	67 KUEN-ROSSIGNI	CH	A.R. GIULIA GTA	F/GC11	DEL PORTELLO	5.45
15	33 KOFFERWALLER-GIOMMER	A	AUSTIN HEALEY 3000	E/GA		6.16
16	97 CUSMA-ZAMBUTO	I	LANCIA FULVIA COUPE	F/G2		7.30
17	30 D'AGOSTINO-AVARA	I	JAGUAR E-TYPE	E/G8		6.48
18	49 CACCIA-PECARDITA	I	FIAT 2000 S COUPE	F/GC12		7.30
19	71 STACCO-CAPRIGLIO	I	A.R. GIULIA 91	F/GC11	CLUB A.R. PALERMO	7.35
20	109 SANTINI-SORRETTI	I	LANCIA AURUS 180	E/G2	BONDETTI	8.25
21	41 DILIBERTO-DI LIBERIO	I	PORSCHE 356 A	E/GA	GIUGO CORSE	8.33
22	78 GIALLANZA-MARTINO	I	A.R. GIULIA GT	F/GC11		8.58
23	119 "ORIAM" SARRITTO	I	LANCIA FULVIA 2C	F/GC9	CLUB TARGA	9.35
24	27 NASO-PERRINO	I	A.R. GIULIA SPIDER	F/G7		9.29
25	43 MULLER-TOZZI	I	PORSCHE 356 B	E/G4	GIUGO CORSE	9.44
26	28 DELBINO-GIARDIELLI	I	FERRARI 280 SWB	E/G6	PATAVUM HISTORIC	10.10
27	47 SALERNO-SANTIA	I	FIAT 2000 S COUPE	F/GC12	GIUGO CORSE	10.18
28	120 BORGIORNO-SAVOCCA	I	LANCIA FULVIA 2C	F/GC9	CLUB TARGA	10.29
29	73 VASBALONA-VASBALONA	I	A.R. GIULIA GT	F/GC11	DEL PORTELLO	10.38
30	103 FALSONE-GAETA	I	LANCIA FULVIA COUPE	F/GC10		10.39
31	31 CORREI-SMETS	I	FERRARI 250 SWB	E/G2	FERRARI CLUB ITALIA	11.01
32	39 GIAMBALDI-BIGIETTI	I	PORSCHE 356 A SPEEDSTER	E/G4	LEADER TEAM	11.07
33	95 BARBERI-ZANICHELLI	I	LANCIA FULVIA COUPE	F/GC10	CIRCOLO DELLA BELLA	11.20
34	44 NICCOLOSIO-COMICA	I	A.R. 2000 SPDR	F/GC12	A.R. CLUB PALERMO	11.32
35	76 VERNATA-DI MARTINO	I	A.R. GIULIA GT	F/GC11	AGRIMONTE	11.43
36	94 CLEGGI-DEI GUARDI	I	A.R. GIULIETTA S	E/G3		12.16
37	35 MADELLI-STRAVON WESSEL	D	JAGUAR E-TYPE	F/G		12.76
38	80 RINALDI-ROINI	I	A.R. GIULIETTA SV	E/G3	GIUGO CORSE	13.01
39	118 "JOHN WAYNE" LA BARBERA	I	MORRIS MINI COOPER	F/GC9	M.R. MONTEFORINO	13.07
40	24 SAVONA-CAMBRIA	I	A.R. GIULIA 52	F/G7	CLUB A.R. PALERMO	13.38
41	40 RIGHI-GALASSINI	I	PORSCHE 356 A	F/G4	NORTH ITALIAN V.I.	13.41
42	88 ARBONI-CORRADI	I	A.R. GIULIETTA SV	E/G4	CIRCOLO DELLA BELLA	13.47
43	90 MOLLATH-MULLER	D	A.R. GIULIA 1300	F/GC10		14.05
44	99 GIAMBALDI-ALBERETTO	I	LANCIA FULVIA COUPE	F/GC10		14.11
45	111 AMENDOLA-C'AVADINI	CH	LANCIA AURUS 180 CORSA	E/G1	CLUB HELVETIA	15.79
46	11 DI BENEDETTO-DICICCO	I	LOTUS ELAN	F/G7	BOB GROUP COMPANY	15.79
47	4 FARACI-BENDELLETTI	I	JAGUAR E-TYPE	F/G8	CIRCOLO DELLA BELLA	16.17
48	15 STEFANELLO-VASCARI	I	LOTUS ELAN	F/G7	BONDETTI	16.31
49	120 CARMICOTTI-ZANARDI	I	LANCIA FULVIA 2C	F/GC9	BANOVIA TEAM PERRA L.	16.38
50	130 FEDERICO-EDER	VA	FIAT DUNA 50X SPEED	D/G1	BONDETTI	16.79
51	201 AFINICA-SANTORI	I	PORSCHE 911	F/G7	PATAVUM HISTORIC	17.31
52	58 SAVICCI-ARANGINO	I	A.R. GIULIA T1 SUPER	F/GC11	PATAVUM HISTORIC	18.55
53	34 VECCHIESI-DEBBI	I	FERRARI 250 GT	E/G	CLUB ITALIA	19.52
54	91 DECIOTTA-SICOTTA	I	A.R. GIULIETTA SV	E/G3		19.23
55	104 MANETTI-MANETTI	I	MORRIS MINI COOPER S	F/GC10		20.17
56	54 KOCCH-MOLJANS	D	FORD CORONA-LOTUS	F/GC11	FRANK KOCH R.T.	22.27
57	120 WESSEL-HINDL	O	STUDEBAKER INDIANAPOLIS	D/G2		21.58
58	114 MORRIS-MORRIS	I	FIAT-ABARTH 1000 BERLINA	F/GC9	GIUGO CORSE	22.73
59	106 ANDOZZONE-MAGGIO	I	A.R. GIULIA 1300	F/GC10	CLUB A.R. PALERMO	24.26
60	95 MAC LILIAN-GIANNI	GB	MASERATI A6 GCS	E/G2		25.37
61	131 BOSCARINO-FENCIONI	I	FIAT 500 MILLE MIGLIA	D/G1	VCC ERMEO	31.44





in terza posizione, per la rottura del motore. La sesta e la settima Prova Speciale sono appannaggio ancora di Zanchi che dopo il ritiro di "Amphicar" ha ormai la vittoria in mano; continua nel frattempo l'inarrestabile rimonta del ralista Antonio Stagno su Alfa Romeo Giulia Super il quale nella seconda tappa ha sostituito il padre Paolo alla guida. Meno travolgente ma altrettanto efficace la serie di piazzamenti di Beghetto-Marsilli su Jaguar E-Type che con il secondo posto nella "Cerde", la settima P.S., passano al terzo posto in classifica generale conservandolo poi fino al termine della gara. Nella ottava Prova Speciale, vinta da Di Benedetto-Riolo su Lotus Elan, Sandretto, che era in quarta posizione, esce di strada ed anche per lui la gara termina irrimediabilmente. L'ennesima vittoria di Zanchi all'ultima P.S. (se ne è aggiudicate cinque su nove) gli consegna anche l'assoluto, seguito da "Apache"-Merendino, vincitori della passata edizione, su Porsche 911; terzo il padovano Beghetto che finalmente festeggia il podio dopo tre anni consecutivi di ritiri alla Targa.

Sulla terrazza delle tribune i vincitori sono stati lungamente festeggiati dagli amici, dai familiari e dal Presidente dell'A.C. di Palermo Lucio Messina. Per le premiazioni l'appuntamento era alle 22, nel bellissimo Hotel di Santa Flavia, ma senza alcuna cerimonia particolare, all'infuori di un brindisi e pochi pasticcini scomparsi in pochi minuti.

Si è conclusa così la Targa Florio Auto-storiche 1991, a differenza degli anni passati, quando all'Hotel Zagarella si festeggiava alla grande, fra sfilate di moda, fuochi d'artificio e raffinatissimi piatti annaffiati da generosi vini siciliani, tirando fino a notte inoltrata sulla terrazza a mare, stupendamente illuminata e colorata dai caratteristici carretti siciliani, colmi di delizie e dolci isolani.

Questa era la Targa Florio, che oggi vive nel ricordo di chi l'ha seguita, l'ha amata incondizionatamente e continua a vagheggiarla.

Peppino Valerii



Pagina accanto: parata di Alfa Romeo. In questa pagina. In alto da sinistra nell'ordine: l'Alfa Romeo Giulia Super di Stagno-Stagno, la Jaguar E-Type di Braconi-Briguglia e la Lotus 11 Le Mans di Corpaci-Gippetto, rispettivamente quarti, quinti e settimi assoluti. Qui sopra: la Fiat 508 Mille Miglia di Boscarino-Tenconi di fronte alle famose "Tribune". Qui sotto da sinistra nell'ordine: la Lotus Elan di "Robim"-Degan, la Jaguar E-Type di "Nessuno"-Giambertoni e l'Alfa Romeo Giulietta SZ di Lauricella-Sausa, rispettivamente ottavi, noni e decimi assoluti.

