

Targa Florio storica

Numero unico

1906-1986
80 anni
70 edizioni



Automobile Club Palermo

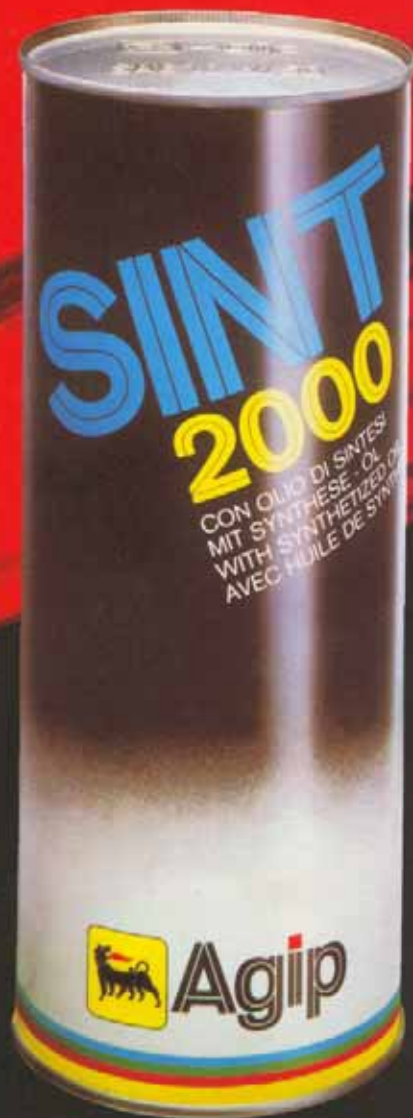


AgipPetroli

Banco di Sicilia



ROSSO AGIP
LA POTENZA



SINT 2000 TI DA' PIU' MOTORE

Per proteggere il motore e sfruttarne tutta la potenza, Sint 2000, da sempre il leader nella tecnologia dei lubrificanti. Sint 2000, un consiglio dei gestori Agip.

 **AgipPetroli**
Uno stile italiano.

Banco di Sicilia

in Italia e all'estero

PROVINCE OVE IL BANCO È PRESENTE
CON PROPRIE FILIALI

TORINO
NOVI LIG. (AL)
BIELLA (VC)
GENOVA
BRESCIA
MILANO
VARESE
PADOVA
TREVISO
VENEZIA
VERONA

VICENZA
PORDENONE
TRIESTE
UDINE
BOLOGNA
RAVENNA
FIRENZE
ANCONA
ASCOLI PICENO
PERUGIA
LATINA

ROMA
CAMPOBASSO
PALERMO
AGRIGENTO
CALTANISSETTA
CATANIA
ENNA
MESSINA
RAGUSA
SIRACUSA
TRAPANI

FILIALI:

FRANCOFORTE, LONDRA, LOS ANGELES,
NEW YORK E PARIGI

UFFICI DI RAPPRESENTANZA:

BRUXELLES, BUDAPEST,
CHICAGO, MONACO DI BAVIERA,
SINGAPORE E ZURIGO

OLTRE 300 SPORTELLI ABILITATI
ALLO SVOLGIMENTO DI TUTTI I SERVIZI
DI BANCA, DI BORSA E DI CAMBIO



Banco di Sicilia

AMMINISTRAZIONE CENTRALE IN PALERMO

MARTINI



*Martini, Martini Racing, M & R
are registered Trade Marks.*



E' il momento di Martini Bianco.



BIANCO

MARTINI



La linea per vincere. La linea perfetta, unica, un'originale forma a cuneo per un'aerodinamica totale. Cilindrate da 1600 a 2500, motori a 4 e a 6 cilindri, Turbo Diesel, Turbo Benzina, carburatori, iniezione. Interni comodi e raffinati, cruscotto dal design accurato e funzio-

zionale, ottima insonorizzazione.

Questa è Alfa 75.

La guida sicura, decisa che dà sensazioni ed emozioni. Eleganza e sportività unite in un perfetto insieme per vincere sempre.

La sicurezza attiva per vincere. Alfa 75 è sicurezza attiva. La tenuta di strada, la guida, la frenata nascono da un assetto eccezionale. Stabilità in ogni situazione, costante a ogni velocità grazie alla perfetta distribuzione dei pesi sui due assi (sistema Transaxle). Un'auto per vincere in sicurezza.



ALFA 75.

PREPARATA

Alfa Romeo

PER



VINCERE.

La potenza per vincere. Dai 110 CV della 1600 ai 156 CV della 2.5 Quadrifoglio, da oltre 210 Km/h del Turbo Benzina alle prestazioni sportive del 2.0 Turbo Diesel (95

CV a 4300 giri/min, 175 Km/h). Motori eccezionali con accelerazioni entusiasmanti che permettono, in tutte le motorizzazioni, grande fluidità di marcia e grande brillantezza di guida. Alfa 75 vuol dire linea, sicurezza, potenza. Un'auto preparata per vincere.

ALFA 75	CILINDRI/ CILINDRATA (cc)	POTENZA DIN (CV)	VELOCITÀ MASSIMA (Km/h.)	0 - 100 Km/h. (sec.)
1.6	4/1570	110	180	10,6
1.8	4/1779	120	190	9,5
2.0	4/1962	128	195	8,9
1.8 Turbo Benzina	4/1779	155	210	7,6
2.5 Iniezione Elettronica	6/2492	156	210	8,2
2.0 Turbo Diesel Intercooler	4/1995	95	175	12,4

Tutte le Alfa 75 sono coperte dalla Supergaranzia 1 + 3 + 6 e godono delle facilitazioni ALFA ROMEO CREDIT - ALFA ROMEO LEASING!

Alfa Romeo

Comitato d'Onore

On. Bettino Craxi	Presidente Consiglio dei Ministri
On. Nicola Capria	Ministro Turismo e Spettacolo
On. Carlo Vizzini	Ministro Affari Regionali
On. Rino Nicolosi	Presidente Regione Siciliana
On. Salvatore Lauricella	Presidente Assemblea Regionale
On. Nicola Ravidà	Assessore Bilancio e Finanza
On. Vincenzo Leanza	Assessore Lavoro e Previdenza Sociale
On. Enzo Petralia	Assessore Turismo, Comunicaz. e Trasporti
Dr. Angelo Finocchiaro	Prefetto di Palermo
Gen. Div. Vincenzo Tamburello	Comandante Regione Militare
Prof. Ignazio Melisenda Giambertone	Rettore Università di Palermo
Avv. Rosario Aleffi	Presidente Automobile Club d'Italia
Avv. Filippo Carpi de Resmini	Presidente S.A.R.A.
Dr. Girolamo Di Benedetto	Presidente Amm.ne Provinciale
Prof. Leoluca Orlando Cascio	Sindaco di Palermo
Prof. Francesco Giannopolo	Sindaco di Caltavuturo
Dr. Domenico Morici	Sindaco di Campofelice di Roccella
Rag. Francesco La Chiusa	Sindaco di Cerda
Sig. Vincenzo Cirri	Sindaco di Collesano
Dr. Vincenzo Genna	Sindaco di Marsala
Rag. Domenico Dolce	Sindaco di Polizzi Generosa
Avv. Michele Corradino	Sindaco di Scillato
Dr. Giovanni Aglieri Rinella	Sindaco di Termini Imerese
Com. Giuseppe Albanese	Pioniere dello Sport Automobilistico Siciliano
Gen. Leo Della Porta	Comandante IX Brigata Carabinieri
Gen. Ugo Mangani	Comandante VII Zona Guardie di Finanza
Col. Giuseppe La Nave	Comandante XIII Legione Finanza
Prof. Giannino Parravicini	Presidente Banco di Sicilia
Dr. Conti Alberto Marone	Presidente Francesco Cinzano & C
Dr. Ettore Massacesi	Presidente Alfa Romeo
Dr. Pasquale De Vita	Presidente Agip Petroli
Dr. Sergio Mia	Presidente Peugeot Talbot Automobili Italia
Dr. Carlo Mauro	Presidente Mercedes Italia
Dr. Giovanni Ferraro	Presidente C.C.R.V.E. per le Provincie Siciliane
Dr. Ottavio Salamone	Direttore Generale Banco di Sicilia
Dr. Agostino Mulè	Direttore Generale C.C.R.V.E. per le Provincie Siciliane
Dr. Gaetano Allotta	Intendente di Finanza
Dr. Guido Calafati di Canalotti	Presidente Ente Prov.le Turismo
Dr. Giuseppe Blanda	Presidente Azienda Autonoma Turismo Palermo e Monreale
Dr. Francesco Di Martino	Presidente Camera di Commercio

Comitato Organizzatore

Presidente	Avv. Antonino Sansone
Vice Presidenti	Dr. Nino Vaccarella Dr. Lucio Messina
Componenti	Dr. Nino Aquila, Geom. Vicio Aquila, Avv. Emanuele Bruno, Avv. Gaetano Di Fresco, Rag. Guido Ferrera, Dr. Clemente Ravetto, Avv. Raffaele Restivo, Sig. Francesco Vintaloro

Comitato esecutivo

Presidente	Avv. Antonino Sansone
Componenti	Dr. Giulio Dubbini, Dr. Giuseppe Guzzardi, Dr. Francesco Massari, Dr. Lucio Messina, Dr. Clemente Ravetto, Dr. Pietro Rizzo, Dr. Angelo Troia, Dr. Nino Vaccarella

Ufficiali di gara

Direttore di gara	Giacomo Sansone
Direttore di gara aggiunto	Walter Berardi
Commissari sportivi	Franco Pujia (Presidente-Deleg. CSAI), Vic Dietmaier (A), Emanuele Bruno, Filippo Levatino, Claudio Palumbo Cardella, Pietro Rondo
Commissari tecnici	Carlo Assennato (Delegato CSAI), Claudio Di Maria, Ennio Ribaudò, Diego Scalzo, Ezio Sisti
Osservatore FISA	Herman Bennier (A)
Segretario di manifestazione	Giorgio Gatti
Collaboratore Direzione Gara	Beppe Romano
Commissari di percorso	dell'A.C. Palermo
Responsabili prove	Commissari Sportivi A.C. Palermo
Servizio cronometraggio	F.I.Cr.
Capo servizio	Paolo Prestigiacomò
Compilatore classifiche	Nunzio Brandi
Collegamenti radio	SMT Palermo
Medico di gara	Dr. Franco Casto, con la collaborazione di medici della F.I.M.S.
Ufficio stampa	Pietro Rizzo, Gianfranco Mavaro
Stampa e Relazioni pubbliche	Edirama s.r.l. - Via Briuccia, 70 - 90146 Palermo Tel. 091/526555-526715
Publicità	Studio Erre s.r.l. - Viale Fulvio Testi, 25 - 20162 Milano Tel. 02/6473321 (Roberto Venturi)
Segreteria	Fino al 4 ottobre c/o A.C. Palermo - Viale delle Alpi, 6, Tel. 091/526555 dal 6 ottobre c/o Hotel Zagarella (Santa Flavia) - Tel. 091/937077
Servizio informazioni	Tel. 091/526715; 02/6473321
Direzione di gara	Hotel Zagarella (Santa Flavia) - Tel. 091/937077
Servizi logistici	Acitur - Via P.pe di Paternò, 95 - 091/297044-298277 Telex 911007 Acitur

TIRRENIA LE AUTOSTRADE DEL MARE APERTE TUTTO L'ANNO.

Sicilia, Sardegna, Malta,
Tunisia... per raggiungerle più
comodamente, c'è la flotta
Tirrenia. 33 navi, 18 porti di
partenza. Linee regolari per

passengeri, auto, rimorchi,
veicoli industriali.

tirrenia
navigazione



**Più di una Fiat
al prezzo
di una Fiat?
Solo dai
Concessionari
Fiat.**

Credeteci.

Credete 



Concessionarie FIAT

DI SICILIA E REGGIO CALABRIA

L'ORA

CORRIERE POLITICO QUOTIDIANO DELLA SICILIA

I provvedimenti per il Mezzogiorno Contratti agrarii

L'Amministrazione parlamentare che non...
L'Amministrazione parlamentare che non...

Però bisogna che il bene dell'agricoltore...
Però bisogna che il bene dell'agricoltore...

La situazione di questa agricoltura...
La situazione di questa agricoltura...

Ma vediamo il contratto agrario...
Ma vediamo il contratto agrario...

La grande giornata sportiva di ieri Cagno vincitore della Targa Florio La classificazione ufficiale

Table with 10 columns (1-10) and 10 rows (Sicilia, Marche, Este, etc.) showing race results.

A Palermo Alla Notte dei Grandi

Il 10 maggio, la grande giornata di gara...
Il 10 maggio, la grande giornata di gara...

Una gara da 1000 lire

La gara da 1000 lire, che si è corsa...
La gara da 1000 lire, che si è corsa...

A Montone L'esperto del campo

Il 10 maggio, l'esperto del campo...
Il 10 maggio, l'esperto del campo...

Alta completa nel primo

Alta completa nel primo...
Alta completa nel primo...

Il vincitore perenne di Lucio

Il vincitore perenne di Lucio...
Il vincitore perenne di Lucio...

Le altre partenze

Le altre partenze...
Le altre partenze...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il primo giro

Il primo giro...
Il primo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il primo giro

Il primo giro...
Il primo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il primo giro

Il primo giro...
Il primo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il primo giro

Il primo giro...
Il primo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il primo giro

Il primo giro...
Il primo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

Il primo giro

Il primo giro...
Il primo giro...

Il secondo giro

Il secondo giro...
Il secondo giro...

La prima pagina del quotidiano 'L'ora' di quell'anno dedicata per due terzi alla gara

“Don” Vincenzo: la sua corsa continua

Quando la prima Targa Florio prendeva il via - erano le sei del mattino del 6 maggio 1906 - Vincenzo Florio aveva appena 23 anni. Era nato il 16 marzo 1883, secondogenito di Ignazio, artefice di quell'«impero dei Florio» che abbracciava un'infinità di attività e che aveva portato una ventata di industrializzazione e metodi quasi manageriali nella povera Sicilia di allora. Di quindici anni più giovane del fratello, che portava lo stesso nome del padre, Vincenzo Florio fu per così dire «sollevato» dalle incombenze legate agli affari della «grande famiglia».

Libero di viaggiare e di venire a conoscenza con la realtà del continente e dell'Europa, il giovane Vincenzo sposava ben presto le nuove passioni dell'«haute société» di inizio secolo. Catturato immediatamente dal fascino dell'automobile, il cui primo esemplare era giunto in Sicilia nel 1898, Vincenzo Florio organizzò persino una sfida, sulla distanza che separa Palermo dalla vicina spiaggia di Mondello, tra una De Dion, un ciclista ed un uomo a cavallo.

Ben presto l'impegno con l'auto diventava lo sport preferito. Nel 1902, ad appena diciotto anni, Vincenzo Florio decideva di partecipare alla Bovolenta-Padova, rivolgendosi però invano al Cavaliere Giovanni Agnelli per avere affidata una vettura da corsa. Florio riuscì lo stesso a procurarsi in Francia una Panhard Levassor, con

la quale si vendicò precedendo proprio l'allora imbattibile Fiat condotta da Vincenzo Lancia. La sua irrefrenabile passione per l'automobilismo preoccupava parecchio il fratello maggiore Ignazio che giunse perfino a boicottare la sua partecipazione alla Parigi-Madrid impedendo a qualunque imbarcazione di lasciare il porto di Palermo.

Alla fine del 1903 era già nato, per iniziativa degli A.C. Milano e Torino, l'Automobile Club d'Italia e pochi mesi più avanti, subito dopo aver partecipato alla «Settimana automobilistica di Brescia», Vincenzo Florio decideva di allestire per il 1905 una propria gara: la Coppa Florio. Sul circuito Montichiari-Brescia-Cremona-Mantova si imponeva l'Itala di Raggio.

Non è altro che il primo passo verso quella grande corsa che il mecenate siciliano

aveva già in mente da diverso tempo.

Concepita a Brescia, definita a Parigi, nasce nel 1906 la Targa Florio. È lo stesso ideatore a raccontarci in un articolo pubblicato dal giornale «L'Automobile» nel 1950, le vicende che portarono alla creazione di una corsa automobilistica tutta siciliana.

«Si era costituito, tra la classe eletta dei cittadini di allora a Palermo, il Comitato palermitano, del quale ero il presidente, che si proponeva l'incremento sportivo e turistico della città, e pensai che se avessi organizzato sotto la sua egida una prima corsa automobilistica in Sicilia, la cosa avrebbe certamente avuto successo».

«Ci procurammo una carta della Sicilia - aggiunge Florio - e scegliemmo un circuito che, partendo da Bonfornello, passasse da Cerda, Caltavuturo, Petralia, Castella-

Rignano, precedendo Lancia e Storero su Fiat. La denominazione di Targa mi era piaciuta e decisi senz'altro di chiamare la nostra corsa Targa Florio».

Vincenzo Florio non amava però solamente lo sport dei motori, tant'è che si rese promotore di diverse manifestazioni agonistiche, tutte all'avanguardia per la Sicilia di allora. Nascono così le gare di ciclismo e di motociclismo sullo stesso circuito della Targa Florio, le competizioni per idrovoltanti, motoscafi e cicli nautici nello specchio d'acqua di Mondello e le contese tra mongolfiere.

Contemporaneamente alla crescita della «sua» corsa, Vincenzo Florio saliva i gradini più alti delle gerarchie sportive dell'epoca. Nel 1913 creava l'Automobile Club e negli stessi anni veniva chiamato a ricoprire la carica di vicepresidente della Commissione Sportiva Internazionale e del Reale Automobile Club Italiano.

Nel 1927 Florio veniva nominato presidente della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI), che di conseguenza trasferiva presidenza e segreteria a Palermo.

Durante il periodo fascista Florio lasciò ad altri l'onere organizzativo. Riprenderà le redini della propria gara solamente nel 1950 avviandola verso uno dei periodi più brillanti della sua lunga storia. Nonostante avesse già varcato la soglia dei sessanta anni Florio continuò a guidare il

Comitato Organizzatore della Targa portando la corsa siciliana all'ambito riconoscimento della validità mondiale. Di edizioni iridate Florio ne riuscirà a vedere, però, solamente due, quella del 1955 e quella del 1958. Si spegneva, infatti, il sei gennaio del 1959 a Epervain in Francia all'età di settantasei anni. Aveva già avviato l'organizzazione della 43ª edizione.

La continuità della Targa venne garantita dai fedeli seguaci di Florio e dall'Automobile Club Palermo che dal 1961 ne ha ereditato l'organizzazione.

La fama di Vincenzo e dei Florio, legata alla gara che più volle e più gli fu cara, continua così a vivere nella memoria, testimone di una famiglia che con la propria attività caratterizzò uno dei più bei periodi nella storia della Sicilia.



Vincenzo Florio si congratula con Alessandro Cagno vincitore della prima Targa Florio

na, Gangi e Cefalù. La carta consultata però non era molto chiara, e corse il dubbio che il circuito fosse attraversato dalla strada ferrata».

«Mi affrettai perciò a scrivere al conte di Isnello il quale, pratico dei luoghi, perchè possedeva terreni in quelle zone, sarebbe stato in grado di darmi notizie precise. Mi rispose che il circuito, così come io lo desideravo, senza passaggi a livello, c'era eliminando però il paese di Cefalù e passando invece da Isnello, Collesano e poi Campofelice. A questo punto sorse un altro problema: quello di trovare una denominazione per la corsa e l'idea di chiamarla Targa Florio venne suggerita da un mio precedente sportivo. Nella prima corsa alla quale avevo partecipato nel 1902, avevo vinto come primo premio la Targa

*Il saluto del Presidente dell'A.C. Palermo
Avvocato Nino Sansone*

Rievocazione nel

La storia, già leggendaria, della Targa Florio, si sta per arricchire di un altro eccezionale episodio, a conferma che il suo è proprio un nome, un marchio magico che non finisce mai di suscitare entusiasmi.

Abbiamo organizzato la Targa Florio storica, il Raduno internazionale per auto d'epoca «80 anni di Targa», e le altre manifestazioni collaterali per festeggiare nel migliore dei modi gli ottanta anni della classica corsa inventata nel lontano 1906, quasi per gioco o per scommessa, da quel personaggio mitico che risponde al nome di Vincenzo Florio.

Devo confessarvi che, nonostante l'entusiasmo che ci ha sempre accompagnato nel predisporre e promuovere questa competizione in tutti esisteva una certa preoccupazione. Targa Florio è un nome troppo importante nel mondo. Che figura avremmo fatto fare a questa vecchia ma sempre lucidissima signora allestendo per lei una rievocazione non del suo rango? E del resto nessuno di noi aveva la certezza che sarebbe bastato informare che si tornava a gareggiare sulle Madonie per avere la garanzia della partecipazione di un qualificato lotto di concorrenti.

Nessuno l'ha dimenticata

Chi sa — dicevamo — se l'esclusivo mondo delle auto storiche, il sofisticato ambiente delle auto d'epoca, gli appassionati di un

tempo, si sarebbero ancora ricordati della Targa? Chissà, pensavamo — quanti l'avranno già dimenticata, travolti dalle più consumistiche competizioni dei nostri tempi: la Formula Uno, Indianapolis, il campionato del mondo rally.

Questo atroce dubbio ci ha oppresso per tante settimane. Ebbene, debbo dirvi che la Targa, questa vecchia signora, ancora una volta ci ha smentito tutti, si è perfino presa gioco di noi organizzatori dell'Automobile Club di Palermo che ho l'onore di presiedere e che da oltre venticinque anni tiene in vita nel nome di Florio questa famosa e intramontabile manifestazione.

Quando gli staff incaricati delle due manifestazioni, al termine di un serio e professionale lavoro, mi hanno consegnato gli elenchi degli iscritti della Targa Florio storica e del raduno «80 anni di Targa», abbiamo tirato un sospiro di sollievo. Le liste che trovate incluse in questo numero unico parlano da sole e non hanno certamente bisogno di alcun commento.

Ancora una volta la Targa Florio ha battuto tutti i suoi più diretti concorrenti; è nuovamente pronta ad offrire un nuovo straordinario spettacolo destinato ad essere ricordato per parecchio tempo se non da tutti certamente da quanti hanno il palato fine in fatto di automobili da corsa. Mi limito a sintetizzare queste partecipazioni citando qualche numero e qualche nome.

Targa Florio Storica, 85 iscritti (11 dei quali supersport); 18 le case automobilisti-

che rappresentate: 19 sono le Alfa Romeo, ben 13 Ferrari, 11 Porsche, 8 Lotus e poi Jaguar, Lancia, Aston, Martin, Abarth, Maserati, Fiat, Talbot, Asa, Ford Cobra, René Bonnet, Cunningham, Osca, Austin e Daimler; ce n'è proprio per tutti i gusti.

Tanti i concorrenti stranieri

Come sempre la Targa Florio è una corsa di grande richiamo internazionale. Più di quarantacinque sono i concorrenti stranieri, undici svizzeri, otto tedeschi, sei statunitensi, quattro francesi, altrettanti inglesi, due belgi. Il resto italiani, il fior fiore dei nostri piloti.

Anche per il Rally-Raduno «80 anni di Targa» le cifre sono più che incoraggianti. I pezzi da collezione si sprecano tra Mercedes, Lancia, Fiat, Alfa Romeo, Jaguar, Bugatti, Ferrari e Cisitalia. Parlo di vetture del 1908, degli anni venti, degli anni trenta, autentici pezzi unici che faranno rizzare i capelli.

Questa manifestazione ci sta a cuore quanto la Targa Florio Storica perché se questa costituirà uno spettacolo limitato alla giornata di domenica ed alle strade delle Madonie, il raduno è un fatto che coinvolgerà tutta la città di Palermo e la costa occidentale della nostra Sicilia. Queste vecchie nonne hanno da percorrere da mercoledì a sabato un itinerario che le porterà ad attraversare le vie del centro di Palermo, Monte-

segno della continuità

pellegrino, Mondello, fino a Segesta e Marsala, dove saremo accolti dai dirigenti della Marsala Florio, uno degli sponsor della nostra manifestazione. Pensate, macchine di sessanta o settanta anni fa, ancora oggi perfettamente marcianti. Incredibile, lo spettacolo che garantiscono con la loro autentica classe sicuramente ci procurerà qualche magone.

Avenimento mondano

Volevamo fare una festa dell'automobile e con quanto vi ho fin qui detto, mi sembra che abbiamo mantenuto le promesse. Speriamo che il tempo ci assista e che tutti i partecipanti e spettatori serbino un bel ricordo della nostra Sicilia, di questo scampolo di terra dalla vita tormentosa e travagliata; di questa nostra gente sempre ospitale e pronta a comunicare, ad aprire le sue frontiere, a rinsaldare vincoli e rapporti, a far capire il fondo della loro bontà fra tanti eventi spiacevoli e che non sempre danno purtroppo un'immagine fedele di quest'isola. Sono orgoglioso e con me tutti i collaboratori, che ringrazio per l'impegno profuso, di questa iniziativa, di aver contribuito a trasferire un'immagine piacevole e gioiosa di Palermo e di una Sicilia vera e genuina.

La Targa Florio Storica non sarà soltanto un fatto sportivo, ma sarà anche un episodio mondano come quelli che solo dalle nostre parti si sanno far nascere. I concor-

renti tutti saranno ospiti nelle tre giornate di Palazzo Gangi, di Villa Igua e dell'Hotel Zagarella che per motivi logistici sarà il quartier generale della corsa. I partecipanti si mescoleranno ai grandi piloti di un tempo, tutti vincitori di almeno una edizione della Targa che abbiamo invitato per l'occasione. Molti hanno assicurato la loro presenza con nostra soddisfazione.

Le nostre buone intenzioni, il nostro entusiasmo, si sarebbero presto spenti se a darci una mano non fossero intervenuti tanti amici. Li elenco con molto piacere. In pole position la Regione Siciliana, attraverso il sensibile neo-assessore allo Sport, Turismo e Spettacolo, onorevole Petralia, che ha assicurato il massimo appoggio convinto della validità della nostra manifestazione. In prima linea insieme alla Regione, i nostri sponsor: l'Alfa Romeo, la grande casa automobilista milanese che ci ha subito incoraggiati a varare la manifestazione, la Cinzano che non si è lasciata sfuggire l'occasione per ricordare il suo Marsala che porta il nome del fondatore di questa corsa, Florio; l'Agip, sempre vicina alle corse di grande prestigio ed il Banco di Sicilia, il maggiore istituto di credito dell'isola. Il nostro ringraziamento va anche alla Tirrenia che ci consente di accorciare le distanze tra Nord e Sud con le sue motonavi. Ringrazio anche Peugeot e Mercedes per l'amichevole partecipazione.

E infine la stampa. I più importanti giornali specializzati del mondo hanno già da-

to ampio risalto nel presentare la nostra manifestazione. Autocapital ha approfittato per ricordare in più di cento pagine tutta la storia della corsa. L'inglese Classic and Sport Car, la più importante di tutti, ha addirittura organizzato un viaggio per i suoi lettori. Le richieste di accredito ci sono giunte da tutto il mondo. Giappone compreso.

Appuntamento a giugno

Prima di concludere mi piace ricordarvi che la Targa Florio Storica è sì una rievocazione, ma non la rievocazione di una manifestazione che non c'è più. La Targa continua il suo invidiato cammino. A giugno del 1987 faremo disputare la settantunesima edizione nella formula rally che ci ha accompagnato in questi ultimi nove anni. Già in questi mesi, tra una riunione e l'altra per la storica, abbiamo buttato le basi per il prossimo rally.

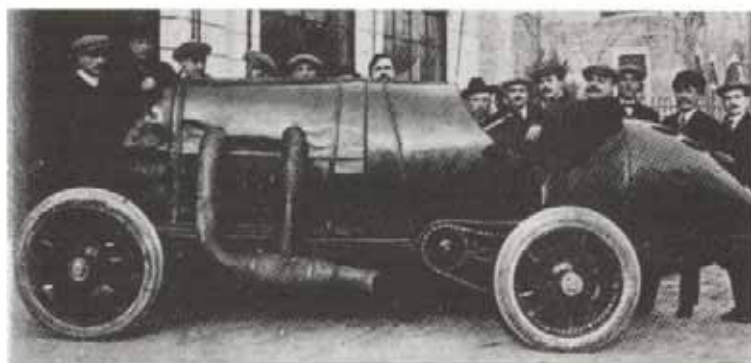
E già perché non vogliamo proprio che la famosa 500 miglia di Indianapolis ed il Gran Premio di Francia, corse che ancora si disputano e che sono nate subito dopo la Targa Florio, possano batterci, possano infrangere il nostro primato, possano un giorno fregiarsi di essere la corsa più vecchia del mondo, perché la corsa più vecchia del mondo, è stata, è ancora, e — speriamo — continuerà ad essere la nostra Targa Florio.

Antonino Sansone
Presidente Automobile Club Palermo

1906-1986

Le manifestazioni collaterali

Le celebrazioni per gli ottanta anni della Targa Florio valicano ampiamente il lato puramente sportivo delle manifestazioni riservate alle autostoriche ed alle veterane riproponendo alcune delle iniziative collaterali che hanno accompagnato la «corsa più vecchia del mondo» fin dalla sua nascita. Per questa autentica festa dell'automobilismo sono state organizzate una mostra filatelica, una rassegna di modellismo, sono stati indetti due concorsi, uno per pittori ed uno per giornalisti, è stato predisposto un annullo postale speciale per la Targa Florio storica ed prevista infine l'esibizione della Fiat «Mefistofele».



La mastodontica Fiat da record di inizio secolo

Mostra filatelica

Nei giorni 10, 11 e 12 ottobre, nei saloni dell'Hotel Zagarella, quartier generale della manifestazione, sarà allestita una mostra di alcune collezioni tematiche relative alle varie edizioni della Targa Florio, all'evoluzione dell'automobile, all'educazione stradale ed alle strade in generale. Saranno anche esposti interessantissimi documenti sul trasporto pubblico automobilistico, erimofili e cartoline antiche a soggetto automobilistico. Le collezioni esposte appartengono a Amoroso, Aquila, Barreca, Duranti, Perricone, Sciortino e Pirazzoli.

Rassegna di modellismo

«Le auto protagoniste della Targa Florio» è il tema di una mostra di automobili in scala 1:43 e 1:18 che dal 10 al 12 ottobre avrà luogo in uno dei saloni dell'Hotel Zagarella appositamente allestito. Sono stati invitati a partecipare alcuni tra i più noti modellisti che metteranno a disposizione diversi pezzi unici delle loro collezioni riproducenti le vetture protagoniste delle edizioni della Targa Florio successive alla seconda guerra mondiale. I modellini sono stati costruiti con certissima pazienza da Giovanni Cardamone, Andrea Oliveri, Vincenzo Manzo, Giovanni Petta e Roberto Pirera.

Concorso di pittura

Un premio di pittura non è certamente una novità per la Targa Florio. I quadri che parteciparono ai concorsi indetti parallelamente alle prime edizioni della Targa fan-

no ancora oggi splendida mostra di sé nei locali dell'Automobile Club Palermo.

Opere come quelle di Margaret Bradley e Gordon Crosby sono state riprodotte centinaia di volte in servizi e pubblicazioni relativi alla Targa Florio.

Per la rievocazione della Targa è stato così indetto un concorso di pittura avente come tema «La Targa Florio nella storia dello sport e del costume in Sicilia», riservato esclusivamente a pittori professionisti.

Della giuria faranno parte i critici d'arte Eduardo Rebullà e Albano Rossi ed il giornalista Giuseppe Quatrighio. Numerose le adesioni pervenute e tra queste quelle dei pittori Totò Bonanno, Marsala Di Vita, Lo Manto, Papuzza, Liberto, Lo Cascio, Gianici, Salvatore Caputo, Rao, Silvestri, Patti, Pennisi, Guido Baragli, Candido, Incardona, Garraffa, Valente, Quartana, Cipolla e fuori concorso, Nacci e Aquila.

Premio giornalistico

Anche i giornalisti avranno la possibilità di cimentarsi sullo stesso tema del concorso di pittura.

Il premio giornalistico è dotato di due premi indivisibili di un milione ciascuno da assegnare ai due migliori articoli che riguardino, rispettivamente, l'atmosfera e gli aspetti agonistico-tecnici della corsa.

La Giuria esaminerà articoli e servizi giornalistici pubblicati su quotidiani e periodici nell'anno 1986.

Fanno parte della Giuria scrittori, giornalisti, e personaggi che in tempi diversi sono stati vicini alla Targa Florio: il Prof. Romualdo Giuffrida, docente di storia economica ed autore de «L'età dei Florio»; Giulio Mangano, giornalista dell'automobile; Anna Pomar, autrice di «Donna Franca Florio»;

Luigi Tripisciano, giornalista televisivo; Prof. Nino Vaccarella, vincitore di tre edizioni della Targa Florio.

Annullo postale

Riprendendo un'iniziativa che ebbe molto successo negli anni '50 e mantenuta in vita fino alla fine degli anni '70, l'Unione Filatelica Siciliana e l'Automobile Club Palermo hanno predisposto un annullo figurato speciale dedicato alla Targa Florio storica. Gli appassionati avranno modo di farlo apporre sulle speciali cartoline riproducenti l'immagine della Targa Florio domenica 12 ottobre presso uno sportello distaccato delle Poste ubicato alle Tribune di Cerda.

Lo speciale annullo, disegnato dall'ing. Salvo Amoroso, riproduce un modello Alfa Romeo che ha partecipato ad una delle prime edizioni della Targa Florio. L'U.F.S. curerà inoltre l'edizione di una serie di cartoline e vignette con immagini delle prime edizioni della Targa Florio.

Esibizione della «Mefistofele»

In occasione della Targa Florio storica la Fiat porterà in Sicilia la famosa «Mefistofele», la vettura da record allestita su un telaio di una «SB 4» del 1908, con un propulsore d'aviazione costruito dalla Fiat durante la prima guerra mondiale, di ben 21706 cc capace di erogare 320 CV.

Pilotata da Sir Ernest Eldridge la «Mefistofele» ottenne il record mondiale di velocità il 12 luglio 1924 a Arpajon in Francia: velocità massima raggiunta 234,980 km/h.

La «Mefistofele» si esibirà domenica 12, alla fine del primo giro della Targa, alle Tribune di Cerda.

Il programma dei festeggiamenti

Rally internazionale auto d'epoca «80 anni di Targa»

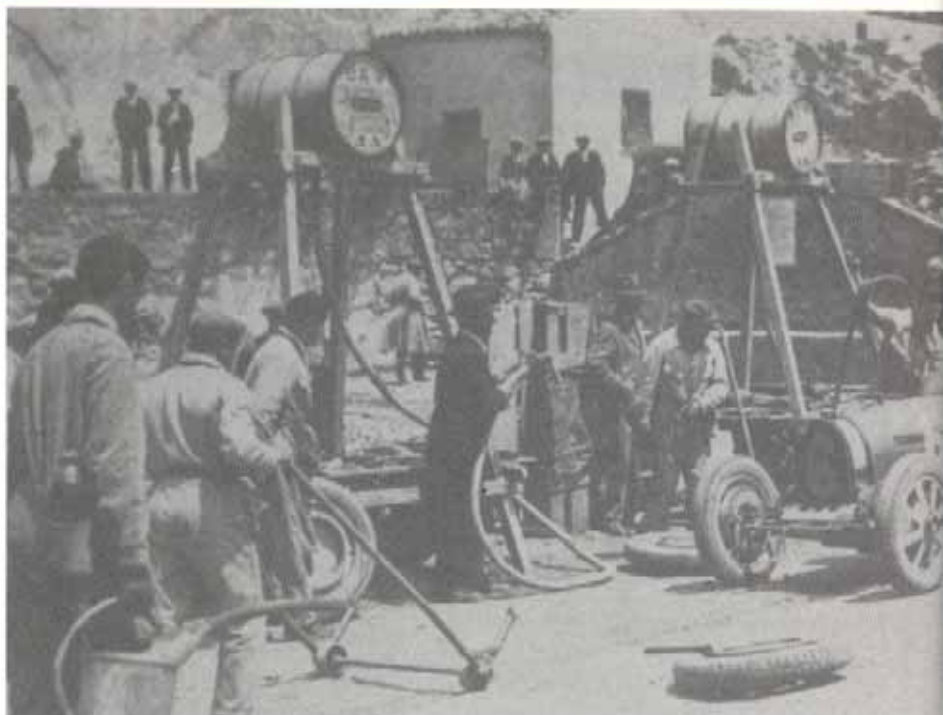
- 8 ottobre - mercoledì** Arrivo partecipanti a Palermo; ore 15-18 verifiche tecniche e sportive Hotel Zagarella. Sistemazione concorrenti e vetture presso Hotel Zagarella Tel. 091/937077; ore 20.15 briefing ai concorrenti; ore 20.30 cena di benvenuto.
- 9 ottobre - giovedì** Ore 7.30 colazione; ore 8.00 partenza per escursione turistica a Marsala offerta da Marsala Florio (Gruppo Cinzano), marcia in carovana fino ingresso autostrada per Marsala; ore 12.30 visita alle cantine Florio e cocktail; ore 14.30 partenza da Marsala; ore 15.30 arrivo a Segesta; ore 16.30 partenza da Segesta; ore 17.30 arrivo a Palermo, concentramento concorrenti fine autostrada Palermo-Mazara; ore 19 arrivo in carovana all'hotel; ore 20.30 cena in albergo; ore 22.00 briefing; pernottamento.
- 10 ottobre - venerdì** Ore 8.00 colazione; ore 8.30 partenza per Tribune di Cerda, ore 10.00 partenza primo concorrente Rally Internazionale Auto d'Epoca «80 anni di Targa» di regolarità sul piccolo circuito delle Madonie (72 km); ore 14.00 spuntino alla tenda Cinzano nel paddock delle tribune di Cerda; ore 16.30 rientro libero Hotel Zagarella, sistemazione vetture Mulino Tomasello Casteldaccia. Trasferimento in pullman Hotel Zagarella; ore 19.00 trasferimento in pullman a Palazzo Gangi (centro storico di Palermo); ore 23.00 rientro in pullman Hotel Zagarella, pernottamento.
- 11 ottobre - sabato** Ore 8.00 colazione; ore 9.00 partenza sfilata Palermo e dintorni. ore 10.30 Fiera del Mediterraneo, Santuario di Santa Rosalia (Monte Pellegrino); ore 14.30 attraversamento centro storico Palermo; ore 17.30 parcheggio vetture Mulino Tomasello e trasferimento in pullman Hotel Zagarella; ore 20.00 cena di gala in hotel alla presenza dei campioni del passato offerta da Marsala Florio.
- 12 ottobre - domenica** Dalle ore 6.30 colazione; ore 7.00 e ore 10.30 trasferimento (facoltativo) in pullman alle Tribune di Cerda per assistere alla «Targa Florio storica»; ore 14.00 spuntino alla tenda Cinzano nel paddock delle tribune di Cerda; ore 17.30 rientro in pullman Hotel Zagarella; eventualmente giornata libera per i radunisti che non desiderano assistere alla gara. ore 19.30 trasferimento in pullman all'Hotel Villa Igiea per premiazione con cena di gala e commiato; ore 23.00 rientro Hotel Zagarella.
- 13 ottobre - lunedì** ore 9.00 Check out hotel e ritiro vetture.

Targa Florio Storica

- Venerdì 10 ottobre** S. Flavia, Hotel Zagarella - ore 15.30-19.00: verifiche tecnico-sportive. ore 20.00: cena di gala al Palazzo Gangi.
- Sabato 11 ottobre** S. Flavia, Hotel Zagarella - ore 9.00-12.00: verifiche tecnico-sportive. ore 13.00: affissione all'Albo Ufficiale della costituzione delle classi e pubblicazione all'Albo Ufficiale delle vetture ammesse. ore 20.00: cena di gala all'Hotel Zagarella.
- Domenica 12 ottobre** Tribune Cerda - ore 8.01: inizio partenze. ore 15.40: inizio arrivi. ore 20.00: premiazione e cena di gala all'Hotel Villa Igiea, Palermo.

Il Comitato organizzatore si riserva di apportare modifiche ai programmi

«Targa» e auto: due vite parallele



La Bugatti di Albert Divo al rifornimento di Polizzi nel 1930. Da allora l'automobilismo

Tra il primo vagito dell'automobile (1886) e la nascita della Targa Florio trascorrono appena venti anni. Tanti forse in termini di tempo, ma quando il 6 maggio del 1906 parte la prima edizione della corsa siciliana, la storia dell'automobile è soltanto agli albori.

In Italia in quell'anno circolano 3366 vetture, una cinquantina delle quali in Sicilia, e l'automobile è ancora un fragile oggetto in mano alla capricciosa nobiltà.

In questo clima di fermento Vincenzo Florio crea la sua gara con uno scopo ben preciso: dovrà essere il severo banco di collaudo per le nuove soluzioni adottate dai costruttori e l'ispiratrice delle migliori da apporre alle vetture di tutti i giorni. Nasce così l'idea dello sport automobilistico inteso come tramite per migliorare le prestazioni, insostituibile passaggio obbligato per il progresso dell'automobile.

Nell'arco dei suoi 80 anni la Targa Florio è stata testimone dell'evoluzione dell'auto. Tutte le grandi Case e i piloti più famosi hanno affrontato il percorso delle Madonie, prova della verità per uomini e mezzi. L'Albo d'Oro di questa corsa leggendaria, attraverso i suoi

dati essenziali, parla da solo forse più di un libro dell'automobile.

Da Cagno a Merzario-Munari

Alessandro Cagno, vincitore della prima edizione, guidava un'Itala spinta da un propulsore di ben 7433 centimetri cubici, con appena 45 CV. La sua media di 46,8 km/h, «fantastica» per l'epoca, appare quasi ridicola se confrontata con quella record di Merzario e Munari nel 1972. In sessantasei anni, tanti ne passano tra le due edizioni, l'automobile ha guadagnato sulle strade della «Florio» ben 76 chilometri orari di media, poco più di un chilometro orario per anno. Un progresso costante frutto di vetture più affidabili, più potenti, di nuovi pneumatici e di tante altre soluzioni sperimentate in gara.

Molte delle Marche che troviamo nell'Albo d'Oro delle prime edizioni della Targa sono scomparse. Nel 1906 operavano in Italia più di 40 costruttori di vetture, ma pochissimi di questi riuscirono a sopravvivere. Eravamo ancora negli anni del pionierismo ed i nomi Itala, Isotta Fraschini, SPA, Franco, Scat e Nazzaro che si afferma-

rono nelle prime edizioni fanno ora parte di un capitolo della storia dell'automobile concluso da tempo. Le grandi Case avrebbero ben presto preso il sopravvento anche in campo sportivo e lo testimoniano le prime vittorie, a cavallo degli anni Venti, della Peugeot, della Fiat e della Mercedes che danno il via all'epoca d'oro della Targa Florio.

Un'epoca nella quale è facile individuare la supremazia di una Marca. Vincere la Targa Florio non era, infatti, un avvenimento occasionale: il successo era l'espressione della bontà del mezzo e della tecnologia che lo esprimeva. Ecco perché nell'Albo d'Oro della Targa Florio si ripetono con logica successione i nomi delle Case che hanno contraddistinto un periodo della storia dell'automobile.

Il ciclo della Bugatti

Il primo ciclo porta il segno della Bugatti. Le vetture costruite in Francia monopolizzarono le edizioni dal 1925 al 1929. Ettore Bugatti scrisse: «Un costruttore, il quale segua regolarmente la Targa Florio, può attingervi insegnamenti che gli sarebbe impossibile ot-

tenere altrimenti, sia pure attraverso prove e collaudi su pista o in laboratorio. Tutte le ricerche che la partecipazione alla gara rende necessarie concorrono direttamente al miglioramento generale dell'automobile moderna».

Venne poi il turno dell'Alfa Romeo e dei suoi piloti. Nuvolari, Varzi e Brivio firmarono le sei vittorie consecutive — un record imbattuto nella storia della Targa — che vanno dal 1930 al '35. Prima della pausa bellica la Targa emigra sul Circuito della Favorita dove sono le Maserati a dettare legge dal 1937 al 1940. Si torna a correre nel 1948 e nell'Albo d'Oro compare per la prima volta il nome della Ferrari. Da questo momento in poi «il cavallino rampante» diventerà di casa sulle Madonie.

La Lancia tornava vittoriosamente alle corse aggiudicandosi tre edizioni a partire dal 1952. Il modello vincente del 1953, progettato da Vittorio Jano, portava in gara i freni anteriori entrobordo, una novità per l'epoca. Con la vittoria nel 1955 della Mercedes di Moss Collins la Targa cominciava a parlare più frequentemente la lingua tedesca. Avevano inizio le grandi sfide Ferrari-Porsche che fa-



ha compiuto grandi progressi
ranno scrivere alcune delle più
belle pagine dello sport dell'au-
tomobile.

L'era della Porsche

La Porsche dal 1956, anno della sua prima vittoria, al 1973, in 18 anni, ha lasciato per ben undici volte la propria impronta, divenendo la Casa più volte vincitrice. I tecnici tedeschi hanno spesso presentato in gara modelli studiati appositamente per le impegnative strade delle Madonie raccogliendo successi che hanno legato indissolubilmente il nome della Casa di Stoccarda a quello della Florio. Non a caso i modelli più sportivi della produzione Porsche hanno sempre portato, affiancato alla sigla, il nome «Targa». Oltre 500.000 persone nel 1973 salutavano, nell'ultima edizione valida per il Mondiale Marche, l'ultimo successo della Casa di Stoccarda, ma il periodo delle grandi corse di velocità su strada era ormai tramontato.

I rallyes ne sono la logica continuità e la Targa continua con questa formula, che ripropone il ciclo della Lancia, ad essere fedele alla sua fama di corsa selettiva ed utile al progresso dell'automobile.

Le tappe di una lunga storia

1906, 6 maggio - Alle 6 del mattino dal rettilineo di Bonfornello parte la prima edizione. Alla gara, organizzata dal «comitato per l'incremento delle feste e riunioni sportive», prendono parte 10 vetture che affrontano i tre giri del Grande Circuito delle Madonie. Il primo vincitore è il piemontese Alessandro Cagno su Itala che si impone alla media di 46,800 km/h.

1909, 2 maggio - Le tribune vengono spostate in prossimità della Stazione di Cerda. La crisi del settore automobilistico ed il recente terremoto di Messina (dicembre 1908) fanno sì che la gara venga disputata solo da gentlemen siciliani.

1912, 25-26 maggio - La Targa Florio emigra per la prima volta. Per far conoscere la Sicilia e per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla necessità di un piano stradale, Florio la fa disputare sul percorso del Giro di Sicilia di 1050 km. La gara, indetta con il patrocinio del quotidiano «L'Ora», di proprietà dei Florio, è vinta dall'inglese Cyril Snipe su Seat.

1915-1918 - La Targa non si disputa a causa della 1ª Guerra Mondiale.

1919, 23 novembre - Per il ritorno sulle Madonie viene approntato un nuovo tracciato lungo 108 chilometri e denominato Medio Circuito delle Madonie.

1920, 24 ottobre - Nasce Floriopoli. Vengono costruite delle moderne tribune in muratura in grado di ospitare anche tutti i servizi indispensabili per lo svolgimento della gara. Per un chilometro a valle e a monte delle Tribune la strada venne recintata con palizzate in legno i cui sostegni erano costituiti da eliche per idrovolanti della Aeronautica Ducrot, una delle industrie dei Florio.

1923, ottobre - Un incendio distrugge le tribune. In pochissimi mesi le infrastrutture vengono ricostruite e le tribune vengono trasferite di alcune centinaia di metri, nella posizione in cui si trovano tutt'ora.

1931, 10 maggio - Solo per questa edizione viene ripristinato il vecchio «Grande Circuito», in quanto alcune frane hanno «cancellato» vari chilometri del «Medio Circuito».

1932, 8 maggio - La Targa Florio si disputa sul nuovo «Piccolo Circuito» di 72 km, che sarà teatro di 32 edizioni della gara. Vengono eliminati i passaggi sulle alte Madonie e sono solamente cinque i paesi attraversati: Cerda, Caltavuturo, Scillato, Collesano e Campofelice.

1937, 23 maggio - Vincenzo Florio ha abbandonato da quasi quattro anni l'Automobile Club di Sicilia ed i suoi successori trasferiscono la Targa Florio nell'anonimo circuito del Parco della Favorita di Palermo. Fino al 1940, anno della sospensione per l'entrata in guerra dell'Italia, la Targa si disputa su quel circuito.

1948, 3-4 aprile - Alla fine della guerra le tribune di Cerda non appartengono più all'A.C. Sicilia ed in ogni caso sono quasi totalmente da ricostruire. Florio pur non facendo parte del Comitato organizzatore acconsente che venga messa in palio la 32ª Targa Florio sul percorso del Giro di Sicilia. Vince per la prima volta una Ferrari.

1951, 9 settembre - Florio ha ripreso le redini della «sua» corsa. Si torna così sul Piccolo Circuito che sarà teatro della gara fino al 1977.

1955, 16 ottobre - Per la prima volta la Targa è valida per il Campionato Mondiale Marche. Vince la Mercedes di Moss-Collins.

1957, 24 novembre - I tragici eventi della Mille Miglia portarono gli Organizzatori a declassare la Targa Florio a gara di regolarità pur di non perdere la sua invidiata continuità.

1959, 6 gennaio - Vincenzo Florio muore a Epernay in Francia.

1961, 30 aprile - La manifestazione torna ad essere organizzata dall'Automobile Club Palermo.

1973, 13 maggio - Muller-Van Lennep (Porsche 911 RSR) vincono l'ultima edizione valida per il Campionato Mondiale Marche. Le autorità internazionali hanno infatti deciso che dall'anno successivo nessuna gara su strada possa essere valida per il titolo.

1977, 15 maggio - Un tragico incidente, che costa la vita a due spettatori travolti dall'Ossella del pilota Ciuti al termine del rettilineo di Bonfornello, pone la parola fine alla Targa Florio di velocità.

1978, 23 marzo - La Targa Florio continua a vivere grazie al «matrimonio» con il Rally internazionale di Sicilia, l'altra prestigiosa manifestazione organizzata dall'Automobile Club Palermo. La formula rallistica è infatti ritenuta l'unica che possa consentire la continuità mantenendo inalterato lo spirito della corsa più vecchia del mondo.

1986, 12 giugno - Unica gara al mondo, la Targa Florio taglia l'invidiato traguardo delle 70 edizioni in ottanta anni di vita.

Il ritorno dei mostri

L'irresistibile fascino di questa eccezionale riedizione della Targa Florio ha finito per fare da calamita per tutti i piloti e gli appassionati, giovani e meno giovani, che almeno una volta abbiano sentito parlare o addirittura partecipato a questa competizione leggendaria.

Appena lanciata l'idea della riedizione da tutte le parti del mondo sono piovute le richieste di informazioni e di iscrizioni, concretizzate ora nell'elevato e qualificato numero di adesioni.

Poche altre manifestazioni del genere possono vantare un lotto di partecipanti che, insieme ai puri appassionati, raccoglie tanti campioni del passato, alcuni dei quali vincitori della Targa Florio.

Ai nastri di partenza si allineeranno infatti: Umberto Maglioli; uno dei tre piloti che hanno vinto tre edizioni della Targa Florio (1953-1956-1968), Brian Redman, Antonio Pucci, «Amphicar», Raffaele Restivo, e «Apache», rispettivamente vincitori delle edizioni del 1970, 1964, 1976 e 1977.

Umberto Maglioli e Brian Redman saranno alla guida di due delle tre Porsche iscritte ufficialmente dalla Casa tedesca.

Il primo dividerà una «718 RS» del 1960 con il tedesco Herbert Linde, un pilota, attualmente collaudatore delle vetture tedesche, che vanta numerosi piazzamenti di prestigio nella corsa siciliana, mentre il secondo sarà coadiuvato da Hans Hermann, un altro pilota che ha al suo attivo un'invidiabile esperienza sulle strade della Targa, sulla stessa «908 Mark 3» con la quale si aggiudicò, in coppia con il compianto Jo Siffert, l'edizione del 1970. Maglioli e Linde ricostituiranno tra l'altro la coppia che nel 1965 si piazzò al terzo posto con una Porsche 6 cilindri.

Antonio Pucci, ex pilota ufficiale della Porsche, «Amphicar», Restivo e «Apache», quattro dei nove piloti locali che sono riusciti ad iscriverne il proprio nome nell'albo d'oro della Targa Florio disporranno rispettivamente di una Alfa Romeo 8c Monza e di competitive Lotus Elan. Tanti altri piloti inseriti nell'elenco, nonostante non abbiano avuto la stessa fortuna dei precedenti, sono tornati egualmente sulle Madonie per rivivere quell'atmosfera che li aveva tanto colpiti.

È il caso di Clay Regazzoni che avrebbe dovuto cimentarsi nel 1973, ma la sua Alfa Romeo 33TT12 rimase distrutta nel corso delle prove.

Il simpatico pilota elvetico potrà ora finalmente provare l'emozione della gara al volante della Ferrari 250 SWB con la quale è iscritto.

Sulla terza Porsche ufficiale salirà il due volte Campione del Mondo Rally Walter Rohrl, che condurrà la «904/6» del 1964 in-



Il mitico Tazio Nuvolari verso la vittoria al volante della sua Alfa Romeo 2300 nel 1931

sieme al connazionale Dieter Glemser. Con un simile schieramento la Porsche sembra proprio destinata a rinverdire i fasti del passato, quando, unica Casa nella storia della Targa Florio, riuscì ad imporsi per ben 11 volte.

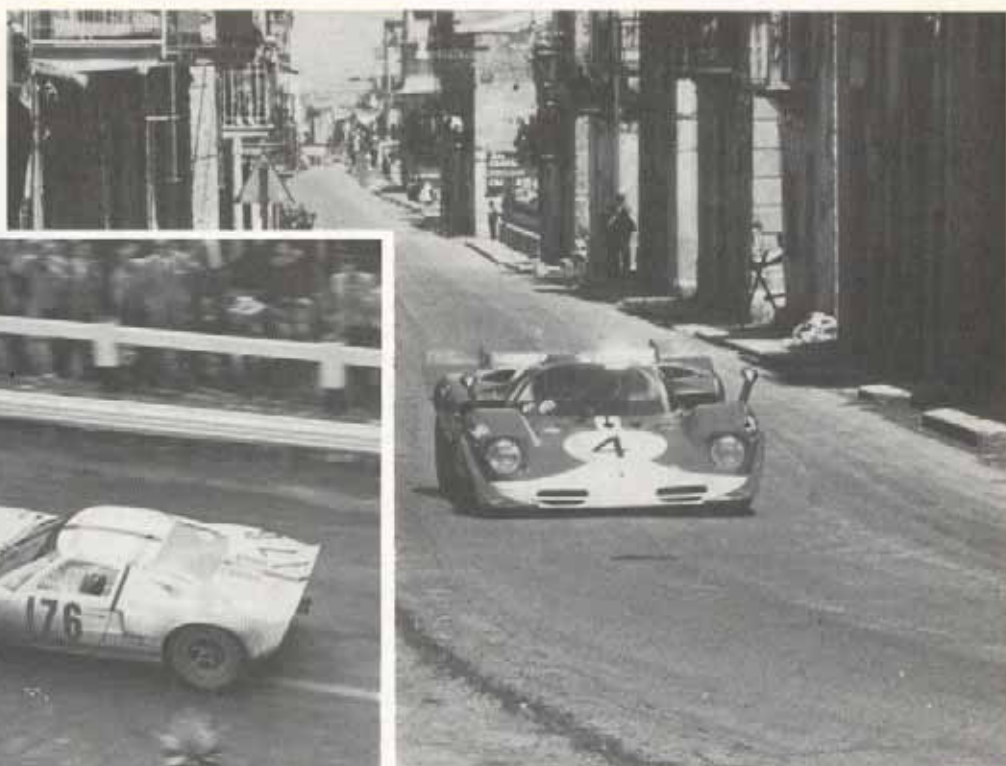
Tra le partecipazioni più prestigiose sono da segnalare quelle di Giorgio Schon con la Lotus e di Duilio Truffo con la Ferrari 250 di De Gaetano e la presenza di Roberto Causo, vincitore della prima edizione dello Challenge FIA della Route. Anche numerosi personaggi del mondo dell'economia, dello spettacolo e dello sport hanno entusiasticamente aderito alla «corsa più antica del mondo».

E così con tuta e casco ritroveremo l'at-

tore Renato Pozzetto, l'ingegnere Mauro Forghieri, per tanti anni responsabile tecnico della Ferrari, il presidente della CSAI Fabrizio Serena, l'ex pilota di Formula 1 Gino Munaron e Luca Grandori direttore del mensile specializzato Autocapital.

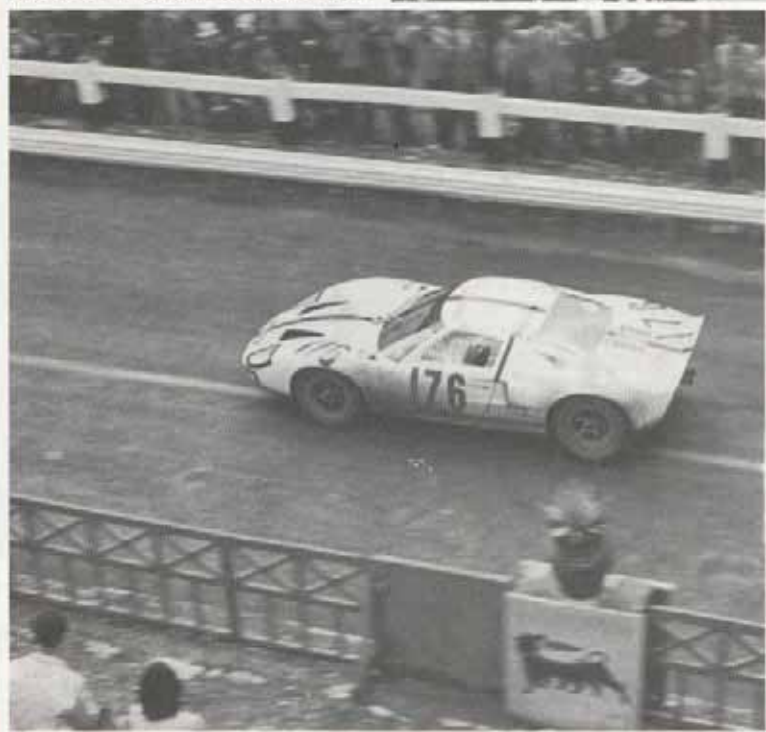
Piuttosto elevata anche la partecipazione dei conduttori stranieri. Sono complessivamente 50 con una netta prevalenza di svizzeri e tedeschi. Al via dalle Tribune di Cerda si allineeranno anche concorrenti inglesi, americani e francesi. Cinque gli equipaggi provenienti dagli USA: Arutunoff-Pryor (Cunningham C/3), Piccagli-Piccagli (Alfa Romeo 1900 SS Zagato), Marchetti (Alfa Romeo TZ 1), Whitlock (Alfa Romeo Giulietta SS) e Amalfitano (Porsche 910).

*Sulle strade
della Targa
le più
prestigiose Case
automobilistiche*



Sopra: la Ferrari 512 S del 1970

Sotto: la Porsche 908 MK3 del '71 entra in Collesano



Sopra: una splendida Ford GT 40

Sotto: l'Alfa Romeo 33 del 1971



Targa Florio storica

Questi i concorrenti alla Targa Florio storica, competizione valida per lo «Challenge FIA de la route»

num	1° conduttore	2° conduttore	Naz.	Vettura	Anno	Scuderia	P/C
1	Causo Roberto	Cigala Aldo	I	Lotus Elan 26	1963	—	F G 7
2	Violati Fabrizio	Peroni Sergio	I	Ferrari 250 GTO	1962	Campidoglio	F G 8
3	Schon Giorgio	«Apache»	I	Lotus 23 Sport	—	—	F C 6
4	«Amphicar»	Moreschi-Schermi	I	Lotus Elan Si	1963	Ateneo	F C 6
5	Haas Plinio	Fassler Urban	CH	Lotus 23 B	1963	SMVC-GHS	F C 6
6	Ilotte Mario	XX	I	Lotus 23	1963	Technoracing	F C 6
7	Cantera Italo	Cantera De Menna	I	Lotus Super Seven	1962	—	FT 5
8	Cotteret Gerard	Pourret	F	Renè Bonnet DJET CRBLI	1963	—	FT 5
9	Forghieri Mauro	Vecchi Mario	I	Lancia Flaminia Sport	1962	Club Italia	F G 8
11	Pozzetto Renato	XX	I	Lancia Flaminia Sport	1961	Club Italia	F G 8
12	De Gaetano R.	Truffo Duilio	I	Ferrari 250 GTL	1962	Club Italia	F G 8
14	Obrist Albert	Vaccarella Nino	CH	Ferrari 250 GTO	1964	—	F G 8
15	Silva Pietro	Borghi Tiziana	I	Jaguar E Type	1962	Jolly C. Historic	F G 8
16	Bonomi Carlo	Succi S.	I/B	Ferrari 250 SWB	1962	Club Italia	F G 8
18	Perego Andrea	Caramanti Dario	I	Jaguar 3.8 Coupè E	1962	Historic Racing C.	F G 8
19	Regazzoni Clay	XX	CH	Ferrari 250 SWB	1961	Club Italia	F G 8
21	Serena Fabrizio	Senin Stefano	I	Alfa R. TZ1	1963	Club Italia	F G 7
22	De Luca Mario	Barraja Renato	I	Porsche 356 SC	1963	Ateneo	F G 7
23	«Nessuno»	Restivo Raffaele	I	Lotus Elan	—	—	F G 7
25	Moretti Giampiero	Costa Giorgio	I	Abarth 2000 GTS	1963	Club Italia	F G 7
26	Marchetti Joe	XX	USA	Alfa R. TZ1	1963	Brixia Motor S.	F G 7
29	Pisoni Flaviano	Giuffrida R.	I	ASA GTC Competizione	1962	ASA R.T.	F G 6
31	Magni Aurelio	Bazzano	I	Abarth Simca 1300	1963	R.I.A.	F G 6
32	Acquati Mario	Mariyama Kazuo	I/J	Abarth 1000 Bialbero Coupè	1963	Riar	F G 6
34	Pea Roby	Pea Paolo	I	Alfa R. Giulietta SS	1961	—	F G 6
35	Whitlock Court	XX	USA	Alfa R. 1300 SS	1961	Brixia Motor S.	F G 6
36	Sartori Gianni	XX	I	Alfa R. Giulietta SZ Coda T	1962	Portello	F G 6
37	Chambon Henri	XX	F	Ferrari Testa Rossa	1959	Asave	E C 5
38	Grist Paul	Sit Obris	F	Jaguar Sport Corsa	1958	—	E C 5
39	Cupellini Corrado	Pucci Giulio	I	Porsche Sport RS 61	1959	—	E C 5
41	Cecconi Annibale	Lauricella	I	Porsche 718 RSK Sport	1959	1000 Miglia St.	E C 5
42	Linge Herbert	Maglioli Umberto	D/I	Porsche 718 RS 60 Spyder	1960	Porsche A.G.	E C 5
43	Raker Klaus Otto	Krug Jurgen	D	Porsche 550 RS	1955	—	E C 4
44	Nalon Renato	Nicoletto M. Teresa	I	Porsche 550 ARS Sp. Corsa	1956	Historic Racing C.	E C 4
45	Heuberger Peter	Kuzmanovic Ozren	CH/D	Ferrari Testa Rossa 500 TRC	1957	Historic G.P.C.A.	E C 4
46	Foulston John	Foulston Mara	GB	Ferrari Monza 750	1955	Haslemere S. Cars	E C 4
47	Sauzay Maurice	XX	F	Ferrari 500 TR	1956	—	E C 4
48	Frey Georges	XX	CH	Maserati A6 GCS	1955	—	E C 4
49	Pery Edmond	Kolman K.	B	Maserati 250 S.I. Barquetta	1957	Bravo	E C 4
51	Bscher Thomas	Muller H.	D	Maserati 300 Sport	1956	—	E C 4
52	Hilton Martin	Aebi-Hilton J.	GB/CH	Jaguar D Sport	1954	Sussex	E C 4
53	Scianna Francesco	Cudone Aldo	I	Jaguar C Type	1953	Campidoglio	E C 4
54	Burdisso Franco	Ladisa Claudio	I	Alfa R. Giulietta Sebrig	1960	Madunina	E T 4
55	Fazzalari F.	XX	I	Austin Healey Sprite MK1	1959	—	E T 4
56	Tenconi Edoardo	Comana	I	Fiat Ermini 1100 Sport	1952	—	E T 3
57	Ragusa Francesco	Lombardo Vito	I	Osca MT 4	1955	—	E T 3
58	Zambeletti G.P.	Cantù Patrizio	I	Ferrari 250 SWB	1960	Club Italia	E G 5
59	Munaron Gino	Zanon di Val.	I	Maserati 3500	1959	Club Italia	E G 5
71	Kunstle Jean P.	Dorrance Benet	CH	Lancia B20 Nardi Coupè GT	1955	Threebears	E G 5
72	Montagni Giorgio	Montagni Claudio	I	Ferrari 250 GT	1958	Trentina	E G 5
73	Palau Giovanni	Jervolino Pietro	I	Daimler Dart 250 Sport	1959	—	E G 5
74	Strahle Paul E.	Ravetto Clemente	D/I	Porsche 356 A Carrera	1957	Strahle Autosport	E G 4
76	Piccagli Ugo	Piccagli Max	USA	Alfa R. 1900 SS Zagato	1955	Ateneo	E G 4
77	Sandretto G.	Novaro Guido	I	Lotus Elite	1960	Historic Racing C.	E G 3
79	Waser C.	Vogt	CH/D	Alfa R. SZ	1959	Portello	E G 3
81	Fioravanti L.	Fioravanti A.	I	Alfa R. SZ	1959	Club Italia	E G 3
82	Franceschini Lino	XX	I	Alfa R. Giulietta Sprint	1959	Portello	E G 3
84	Allaira Giovanni	XX	I	Alfa R. Giulietta Sprint	1956	Portello	E G 3
85	Arutunoff A.	Pryor William	USA	Cunningham C/3	1952	Passport Racing	E G 2
86	Santini Attilio	«Sorry».	I	Lancia Aurelia B20	1953	—	E G 2

Tutti gli



Il tabellone dei tempi posto alle

87	Rossing Hans J.	Hagenbeck Klaus	D
88	Ammendola L.	XX	CH
89	Grandori Luca	Mandelli E.	I
91	Bloechle	XX	CH
93	Margulies Dan	Hannen Peter	GB
94	Eybl Eckhard	Ostmann Bernd	D
95	Federico A.	Eder Alvine	I
96	Pucci Antonio	Greenswold Steven	I/USA
97	Balzani Gualtiero	Giannetti Franco	I
98	Pattinson Jeffrey	Hugi Martin	GB
99	Treves di Belfili	XX	I

Questi i concorrenti della sezione prototipi.

111	Redman Brian	Herman Hans	GB/D
112	Schuster Ernst	Brunn Sigg	CH
113	Röhrl Walter	Glemser Dieter	D
114	Riolo Antonio	XX	I
115	Agg Peter	Agg C.	GB
116	Parassiti Giovanni	Schetty Peter	I
117	Amalfitano M.	XX	USA
118	Ferri Giancarlo	XX	I
119	Giuffrè S.	Fossati L.	I
120	Aldermann Peter	Marler A.	GB
121	Vaccarella Nino	Caliceti	I

Legenda: P = Periodo; C = Classe. Periodo D (1931-1940); Classe Sport fino a 1450 cc, Classe Sport Oltre 1450 cc. Periodo E: Classe T3 - Sport 1947/55 fino a 1450 cc, Classe T4 - Sport 1956/60 fino a 1450 cc, Classe C4 - Sport 1947/57 oltre 1450 cc, Classe C5 - Sport 1958/60 oltre 1450 cc, Classe G1 - GTS 1945/54 fino a 2000 cc, Classe G2 - GTS 1945/54 oltre 2000 cc, Classe G3 - GTS

iscritti

Rally «80 anni di Targa»



tribune di Bonfornello nel 1906

Alfa R. 1900 C	1953	—	E G 1
Lancia Aurelia B20	1951	Technoracing	E G 1
Alfa R. 1900 Sprint	1954	Club Italia	E G 1
Alfa R. Monza 8 c	1932	—	D Sport 0
Talbot Lago 150 S	1937	—	D Sport 0
Fiat 508S Spider	1934	—	D Sport F
Fiat 508 CS Corsa	1935	Circolo Florio	D Sport F
Alfa R. Monza 8C 2300	1931	—	D Sport 0
Lancia Flavia Zagato S.	1961	—	FG7
Aston Martin DB 35	1956	—	—
Alfa R Giulietta SS	1960	Portello	EG3

non valida per lo «Challenge FIA de la route»

Porsche 908/03 Spyder	1970	Porsche A.G.	G
Porsche 908/3	1970	—	G
Porsche 904 GTS 6	1964	Porsche A.G.	G
Ferrari 275 LM	1964	—	G
Ford Cobra 289	1964	—	G
Ferrari 206 SP	1965	—	G
Porsche 910 Spyder	1967	Brixia Motor S.	G
Abarth OT 1300	1968	—	G
Abarth 1000 SP	1968	R.I.A.	G
Chevron B8 1894	1968	—	G
Chevron B19 1600	1970	—	G

1955/60 fino a 1300 cc, Classe G4 - GTS

1955/60 fino a 2000 cc, Classe G5 - GTS

1955/60 oltre 2000 cc, Periodo F: Classe TS

- Sport 1961/63 fino a 1450 cc, Classe C6 -

Sport 1961/63 oltre 1450 cc, Classe G6-GTS

1961/63 fino a 1300 cc, Classe G7 - GTS

1961/63 fino a 2000 cc, Classe G8 - GTS

1961/63 oltre 2000 cc, Periodo G: Prototipi

1964/71 cilindrata libera

num. 1° conduttore	2° condut. o Nav.	Vettura	Anno Scuderia	Naz.
201	Messineo V.	Messineo M.	Lancia Sport 1908	1908 Lancia Spa I
202	Castelbarco L.	XX	Fiat Zero	1912 — I
203	Maegh Adrian	XX	Mercedes Sport T.F.	1922 — F
204	Weber Arthur	Aebi Hansruedi	Alfa R. RL SS Targa Florio	1924 — CH
205	Baulino Gigi	Prada Costanza	Lancia Lambda 5ª Serie	1925 — I
206	Celli A.	Celli	Bugatti 35 GP	1925 — I
207	Cuffaro A.M.	Tomasello G.	Amilcar Italiana CGS Torpedo	1925 V.C.C.P. I
208	Vaccari G.	Saporito G.	Bugatti 30 Torpedo	1926 — I
209	Magarelli C.	Marra Vittoria	Alfa R. 1500/6 Berlina Farina	1927 — I
210	Cucuzza Corrado	Gianbruni E.	Fiat 509 Torpedo	1927 — I
211	Caramazza Elio	Pusatieri G.	Citroën B14F Torpedo	1928 C. Florio I
212	Bacchi	Bacchi	OM Superba 665 Torpedo	1928 — I
213	Grell Walter	XX	Bugatti 8 cilindri	1928 — CH
214	Mancuso Giorgio	Mancuso S.	Fiat 509 A Spyder	1928 C. Florio I
215	Brigel Jurg	XX	Bugatti 40 Gran Sport	1929 — I
216	D'Amico S.	XX	Alfa R. 1750 Compressore	1929 — I
217	Musumeci P.	Castorina M.	Fiat 514 Spyder C. Alpi	1930 V.C.C.E. I
218	Di Giovanni G.	Bagarella Emma	Fiat 514 Berlina	1930 C. Florio I
219	Pilkington R.	Pilkington T.	Alfa R. 1750 GS Zagato	1931 Totnes M.M. GB
220	Di Giunta P.	Bianca Emma	Fiat 514 Spyder	1932 V.C.C.E. I
221	Prampolini G.	Portelli A.	Fiat Coppa d'Oro 508 S	1933 Riar I
222	Zuccari	Zuccari	MG Magna	1933 — I
223	D'Aguzzo G.	Manfrè Marta	Fiat 508 Berlina 4M	1934 — I
224	Ricotta S.	Ricotta A.	Fiat 508 Bailla	1934 Veteran Car I
225	Cricchio Pietro	Orlando Elvira	Fiat 508 Spyder 4M	1935 C. Florio I
226	Sgarlata Biagio	Scaglione M.	Fiat 508 Berlinetta Mille Miglia	1935 V.C.C.P. I
227	Saredi E.	Saredi A.	Jaguar SS 1000	1937 — CH
228	Petrolà M.	Petrolà F.	Fiat 1500 6 Cilindri A	1937 — I
229	Miccichè A.	Prampolini V.	Alfa R. Sport Cabriolet T.	1939 Riar I
230	Scudato Marta	Tomasello M.	Lancia Aprilia 1950	1939 C. Florio I
231	Lombardo M.	Lombardo Vito	Fiat Siata Barchetta Sport C.	1946 V.C.C.P. I
232	Ragusa F.	Ragusa M.	Cisitalia 202 Coupè G.S.	1948 — I
233	Catalano A.	Ugdulena V.	Cisitalia 202 C. Cabriolet Farina	1948 C. Florio I
234	Corrente G.	Ocelio Lucrezi	Fiat 500 A	1948 V.C.C.P. I
235	Bracciaioli M.	Colli Raul	Alfa R. Alfa Maserati	1948 Riar I
236	Morris Martin	Morris Susan	Frazer Nash Le Mans Replica	1952 Lakenam R. GB
237	Bonetto	XX	Alfa R. Disco Volante Coupè	1952 — I
238	XX	XX	Alfa R. Disco Volante Spyder	1952 — I
239	Giglio	XX	Lancia B 24 S Spyder	1954 — USA
240	Arezzo Francesco	Guajane Amalia	Lancia Aurelia B20	1954 C. Florio I
241	XX	XX	Alfa R. 1900 Sport Spyder	1954 — I
242	Faggioli P.	Carft Pavia S.	Fiat 8V Zagato	1955 C.R.A.M.E. I
243	Paternò Castello	XX	Mercedes 300 SL Coupè	1955 — I
244	Lojaccono G.	Trapani Carola	Lancia Aurelia B2 4S	1955 V.C.C.P. I
245	Campanelli G.B.	Melorto G.	Alfa R. 1900 Super	1956 — I
246	Zimmaro Olimpio	Zimmaro Rita	Alfa R. Giulietta Sprint C.	1956 Riar I
247	XX	XX	Alfa R. 2000 Sportiva	1956 — I
248	Raker K.O.	Raker Elmen	Porsche 356 A Speed	1957 — D
249	Heuberger P. e R.	Kuzmanoviz O.	Ferrari Testa Rossa 500 TRC	1957 — CH
250	Dagnino E.	XX	Lancia Aurelia B 24	1957 — I
251	Heemeyer Jobst	Gottshalk Ayel	Porsche 356A Speedster 6005	1957 — D
252	Vetri Edoardo	Mannino Enzo	Lancia Aurelia B24 America	1957 V.C.C.P. I
253	La Monica G.	La Monica S.	Mercedes 190 SL Spyder	1959 C. Florio I
254	Violante A.	Calligaris F.	Lancia Flaminia Sport Zagato	1959 Red Team I
255	Fuzier Paolo	Nava Pietro	MG A Spyder	1959 — I
256	Calore Massimo	Gherardi G.	Alfa R. Giulietta Spyder Vel.	1960 Riar I
257	Tabucchi M.	Nesti Giuliana	Alfa R. Giulietta SZ	1960 Riar I
258	Guasti Francesco	Guasti Maria	Ferrari 250 SWB	1962 C.M.A.E. I
259	Vogel Jeffrey	Rhenault André	Ferrari 250 California	1962 C.M.A.E. USA
260	Monreale R.	Monreale D.	Porsche 356 B Coupè S	1962 — I
261	Papalia A.	XX	Jaguar E Type Spyder	1963 C. Florio I
262	Isgro Ugo	XX	Ferrari 195 S	1950 — I
263	Becagli Paolo	XX	Lancia Flaminia S	1960 Camet I

Le protagoniste

Otto vetture partecipanti alla Targa Florio storica possono vantarsi di aver vinto almeno una volta la gara sulle Madonie, ed una può addirittura fregiarsi di due successi nella Targa. Su queste auto, (5 Porsche, 1 Lancia, 1 Alfa Romeo ed 1 Ferrari) saranno puntati gli occhi di tutti gli



Alfa Romeo 8c 2300 «Monza» - 1932

Della 2300 8c che debuttò nel 1931 alla Mille Miglia vennero in seguito allestite le varie versioni Monza, Mille Miglia e Le Mans. Motore ad 8 cilindri di 2336 cc e potenza massima di 142 CV a 5000 giri/minuti. Questa vettura fu portata al successo nella Targa Florio da Nuvolari nel 1932 e da Brivio nel 1933. La vittoria di Nuvolari salutò la nascita del «piccolo circuito» di 72 chilometri e fu conseguita ad una media che rimase imbattuta fino al 1951. Altra brillante affermazione fu ottenuta dagli inglesi Howe-Birkin nella classica gara francese delle 24 Ore di Le Mans. Alla Targa Florio storica sarà in gara con il n. 91 (Bloche-X) e 96 (Pucci-Greenswold)

Lancia Aurelia B20 - 1952

Con questo modello la Lancia tornò alla vittoria nel 1952. Prodotta dal 1951 al 1958 in 3.881 esemplari, linea elegante, dovuta alla matita di Pininfarina, e meccanica d'avanguardia. Motore di 2451 cc, sei cilindri a V erogante una potenza massima di 130 CV. L'Aurelia B20 vinse gare prestigiose come il Rally di Montecarlo, il Giro di Sicilia e la Coppa delle Dolomiti, ma la vittoria più importante la ottenne con Felice Bonetto alla Targa Florio del 1952. Fu una conclusione «thrilling» con Bonetto costretto a spingere la vettura rimasta con il serbatoio a secco proprio negli ultimi metri di gara. Parteciperà alla Targa Florio storica con i numeri 86 (Santini-Pusateri) e 89 (Ammendola-X).



Ferrari Testa Rossa 250 - 1958

L'affascinante nome del modello, derivato dal colore delle testate dei motori, è legato ad alcune delle più importanti vittorie ottenute dalla Casa di Maranello con le vetture Sport. Motore di 2953 cc (alesaggio e corsa 73x58,8 mm), 12 cilindri a V di 60°; rapporto di compressione 9,8:1; 6 carburatori Weber verticali; 300 CV a 7200 giri/min. Con la 250 Testa Rossa la Ferrari monopolizzò il Campionato del Mondo Marche del 1958, vincendo la 12 Ore di Sebring, la 24 Ore di Le Mans, la 1000 km di Buenos Aires e, con Musso-Gendebien, la Targa Florio. Alla «storica» sarà presente la versione «500» di 2000 cc, pilotata da Heuberger (n. 45) e da Sonzay (n. 47).



Porsche 550 A 1500 RS - 1956

La prima delle undici vittorie della Casa di Stoccarda nella Targa Florio fu ottenuta da questa vettura di cilindrata ridotta, che sfruttò appieno sulle circa 900 curve di ogni giro la propria maneggevolezza. La 550 RS, derivazione della plurivittoriosa 550, era spinta da un quattro cilindri boxer di 1497 cc erogante 135 CV. Umberto Maglioli la portò al successo nella quarantesima edizione della Targa Florio (1956) guidando per tutti gli otto giri. Fu la prima affermazione della Porsche in una gara classica. Da quel giorno la Targa Florio diventò per la Casa tedesca un appuntamento irrinunciabile. Sarà in gara con i numeri 43 (Raker-Krug) e 44 (Nalon-Nicoletto).

delle Madonie

appassionati. Splendidi modelli che rappresentano la tecnologia vincente dal 1932, anno in cui si impose l'Alfa Romeo 8c 2300 tipo Monza di Ta-

zio Nuvolari, al 1970 quando si affermò la Porsche 908/3 di Siffert/Redman. Ecco dati tecnici e carriere di queste regine delle quattro ruote.



Porsche 904/6 Carrera GTS- 1964

Disegnata da Butzi Porsche, figlio di Ferry Porsche, la 904 Carrera GTS fu costruita con un motore a quattro cilindri di 2000 cc. Alcuni telai vennero destinati al reparto corse che li equipaggiò con i più potenti 6 ed 8 cilindri, da cui la denominazione 904/6 e 904/8. La 904/6 pesava 650 kg ed il sei cilindri aveva una potenza di circa 190 CV che consentivano alla vettura di raggiungere i 260 km/h. Omologata in GTS solamente a stagione iniziata la 904/6 colse la sua prima affermazione proprio alla Targa Florio, guidata dal barone siciliano Antonio Pucci e dall'inglese Colin Davis. Rohrl-Glemser, con il n. 113, condurranno l'unica vettura presente alla Targa Florio storica.



Porsche 908 Mark 3 - 1970

La Porsche allestì nel 1970, proprio per la Targa, una vettura ultraleggera e maneggevole, la Porsche 908 denominata Mark 3, per distinguerla dalla versione spyder che già si era affermata nel 1969. In realtà la Mark 3 non aveva niente in comune con la precedente versione essendo realizzata con un leggerissimo telaio in tubi. Il motore era il solito «3 litri» a 8 cilindri da 350 CV a 8400 giri. Siffert-Redman conquistarono la vittoria e Kinnunen, secondo in coppia con Pedro Rodriguez, stabilì il giro record in 33'36", rimasto imbattuto fino all'ultima edizione disputata sulle Madonie. Partecipa alla «storica» con Redman-Herman (n. 111) e Schuster-Brunn (n. 112).

Porsche 718 RS 60 - 1960

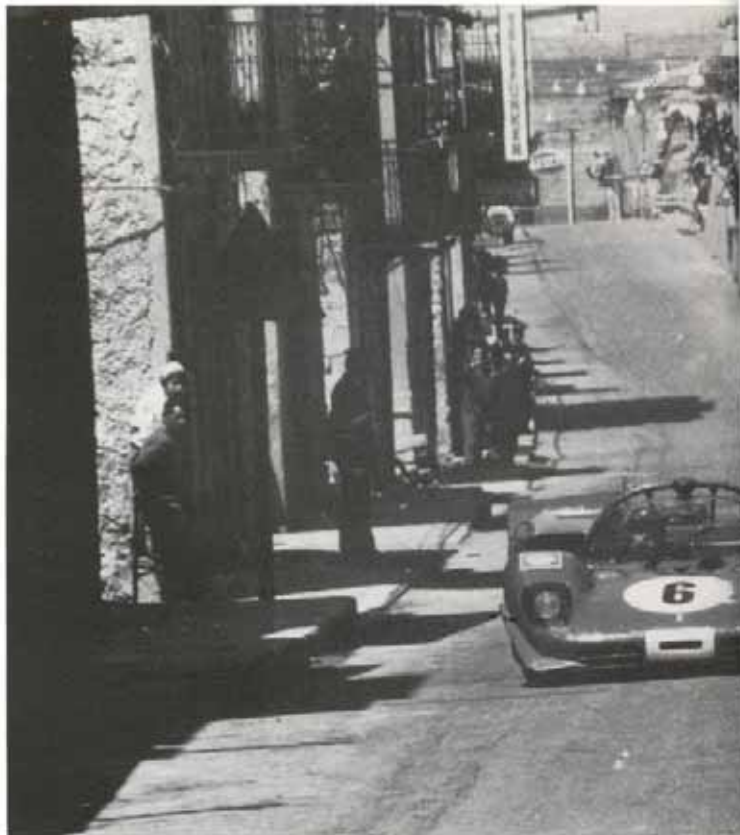
Per la stagione 1960 la Porsche preparò il modello RS 60, derivato dalla RSK. Il progetto prevedeva la possibilità di montare motori di cilindrata differente, da 1500 a 1587, a 1605 cc, tutti con architettura a quattro cilindri. L'auto che parteciperà alla Targa Florio storica con Linge Maglioli, sarà spinta dal 1587 cc. Il propulsore con cilindrata di 1605 cc (alesaggio e corsa 88x66 mm) è risultato vittorioso sulle Madonie con Joaquim Bonnier e Graham Hill nel 1960. Il quattro cilindri tedesco con doppi assi a camme nella versione di cilindrata maggiore «scaricava» al suolo circa 180 CV. La vedremo in gara con Linge-Maglioli (n. 42) e Cecconi-Lauricella (n. 41).

Porsche 910/8 - 1967

L'unica vittoria di prestigio conquistata dal modello 910 è stata proprio la Targa Florio. Anche per questa vettura erano previsti due propulsori con diverso frazionamento, un sei e un otto cilindri. Con quest'ultimo motore di 2200 cc, alimentato a carburatori ed erogante 279 CV a 8600 giri, la 910 vinse la Targa Florio del 1967, guidata da Hawkins e Stommelen. La versione sei cilindri si piazzò al secondo posto con Cella-Biscardi. In quell'anno la 910 riuscì a vincere ancora soltanto sul Nurburgring, un circuito le cui caratteristiche assomigliavano a quelle del percorso madonita, con Buzzetta Koch. Alla «storica» sarà presente con il n. 117 (Michael-Amalfitano).



Vaccarella cicerone con tre vittorie nel cuore



Da nove anni sui 72 chilometri del «piccolo circuito delle Madonie» non si recita più. Solamente una parte, circa trenta chilometri, sono ancora oggi utilizzati per una delle Prove Speciali della Targa in versione rally. Gli interpreti di quelle favolose edizioni valide per il Campionato del Mondo Marche hanno oramai smesso casco e tuta da tempo, ma il loro ricordo è ancora vivo negli abitanti delle Madonie.

Sui muri di quei 72 chilometri leggendaria a tanti anni di distanza si legge ancora il nome di uno di essi, l'idolo degli appassionati siciliani. Le scritte «Nino», «Viva Vaccarella», forse perchè scritte con tanta cura dai suoi fans, o forse perchè qualcuno si è preso la briga di ritoccarle, costituiscono, insieme alla vecchia «Floriopoli», l'unico richiamo al glorioso passato.

Nessuno meglio di Vaccarella, vincitore di tre Targhe Florio, ha interpretato l'impossibile copione di quelle 800 curve che non perdonano un attimo di distrazione e per questo motivo lo abbiamo scelto come cicerone in un giro sulle Madonie ad andatura tutt'altro che turistica.

Dai box e dalle tribune che stanno ricevendo quei ritocchi necessari per essere pronti all'appuntamento della «storica» inizia la nostra visita guidata. Vaccarella si cala subito nel suo insolito ruolo di cicerone: «Ecco, questo che va dalle tribune fino all'abitato di Cerda è a mio giudizio il trat-

to più bello della Targa Florio. Ha sempre avuto un fondo stradale eccellente e tuttora è ancora uno dei tratti che più consentono di scaricare a terra tutta la potenza della vettura».

Velocemente entriamo a Cerda, il paese che in tutto il mondo è ancora ricordato per essere la patria della Targa. Il Motel Aurim, meta di alcune squadre ufficiali per la trasferta in Sicilia, non esiste più. I giovani conoscono per sentito dire le vicende della Targa Florio, ma la «storica» ha suscitato lo stesso un enorme entusiasmo.

Appena fuori dall'abitato siamo di nuovo in uno dei settori cruciali della vecchia Targa. «Da questo punto chiamato Granza — avvisa Vaccarella continuando a «pennellare» le curve come se fossero soltanto un'impressione ottica — e fino a Caltavuturo c'è un tratto molto lungo e misto, con la salita ed i tornanti di Sclafani e di Caltavuturo. È anche uno dei punti più spettacolari per il pubblico che poteva osservare dall'alto per lunghi chilometri l'avvicinamento delle vetture. Non nego, però, che anche per noi piloti vedere quell'enorme folla, appollaiata sulle colline con il naso all'in giù ci spronava e ci «caricava» immensamente».

Ci avviciniamo al chilometro 25, dove a poche decine di metri tra loro incontriamo le lapidi che ricordano il conte Giulio Masetti e Fulvio Tandoi due delle tre vite mie-

tute dai 72 chilometri del «piccolo circuito». Anche questa zona è legata a diversi ricordi, non certo piacevoli, per Vaccarella.

Fiaschi di benzina per continuare

«Era il 1960 — rammenta il «preside volante» — ed ero al comando con la Maserati «birdcage» della scuderia Camoradi, quando si bucò il serbatoio della benzina. Il pubblico mi aiutò subito e riuscì a riempire alcuni fiaschi di benzina che mi consentirono di riprendere la corsa. Purtroppo questa finì nuovamente e mi ritrovai con il motore spento proprio in curva. L'uscita di strada fu inevitabile. Sei anni più tardi in questa stessa zona fu il mio compagno Bandini ad essere messo fuori strada dal palermitano Marsala. Non si erano capiti nel momento del doppiaggio e la nostra Ferrari P3 finì a ruote in aria in una scarpata».

Iniziano i famosi tornanti di Caltavuturo. «Qui nel 1971 feci un testacoda — precisa Vaccarella — ma il pubblico mi aiutò a ripartire e finì per vincere la mia seconda Targa Florio». Passiamo il bivio per Caltavuturo e sulla destra, sui muri in pietra di una vecchia casa, troviamo la prima scritta che lo acclama.

— Che sensazione si provava a vedere scritto tante volte il proprio nome?



A lato: la Ferrari 512 S di Vaccarella-Giunti, terza classificata nel 1970. Sopra: Vaccarella taglia vittorioso il traguardo nel 1971 con l'Alfa 33 che ha guidato alternandosi ad Heremans

«È inutile nascondere che era una sensazione decisamente piacevole. In quegli anni pure gli alberi e l'asfalto erano tappezzati con il mio nome. Era un tangibile segno dell'affetto che il pubblico nutriva verso di me ed indubbiamente mi spingeva a dare il meglio di me stesso».

Redman

maledice il km. 25

La discesa ci porta ora verso il bivio Scillato, una volta sede dei rifornimenti volanti che le Case prevedevano al passaggio del terzo giro. «In questa discesa, stretta e dal fondo viscido uscì di strada nel 1971 la Porsche 908/3 di Redman. La vettura prese fuoco ed il pilota inglese riuscì miracolosamente ad uscirne fuori con pochi danni. Il punto dell'incidente era conosciuto come la "curva del paralitico" perché per tanti anni, appoggiato ad un cancello, veniva ad assistere alla corsa un anziano paralitico. Era uno dei tanti nomi che i piloti amavano dare ad alcuni dei punti più caratteristici del percorso».

Dal bivio Scillato in poi aumentano le scritte che lo incitavano: ci avviciniamo a Collesano il paese che ha voluto Vaccarella come cittadino onorario e che in occasione della vittoria del 1971 lo ha portato in trionfo, in processione davanti all'effigie del santo patrono. Un po' più sbiadita delle al-

tre, c'è una scritta davvero molto originale: «Nino + Ludovico: P4 - V». Si riferisce chiaramente all'edizione del 1967 quando Vaccarella fece coppia con il compianto Scarfiotti sulla Ferrari P4. La formula non era però quella vincente e la corsa di Vaccarella si arrestò guarda caso contro un marciapiede alla porte di Collesano.

«Quell'anno — ricorda con nostalgia Vaccarella — il Commendatore Ferrari voleva preparare un telaio della Dino con un motore di 2500 cc appositamente per la Targa Florio. Io invece insistetti per avere la potente P4 di 4000 cc. Il primo giro mi aveva dato ragione ed ero riuscito a distanziare notevolmente gli avversari, poi, all'ingresso di Collesano i freni ebbero un comportamento anomalo. Le ruote si bloccarono e la vettura scivolando andò a cozzare contro un marciapiede. Da quel giorno i miei fans hanno scritto su quel muro a caratteri cubitali un eloquente "attento Nino"».

A Campofelice

toccai i 305 km/h

Da Collesano a Campofelice sono tredici chilometri di vorticosa discesa percorsi tutti d'un fiato «Era uno dei tratti più veloci — racconta Vaccarella — ed ora lo è ancor di più dopo i lavori di ammodernamento che sono stati compiuti. Ricordo che nel 1970

con la Ferrari 512, un bestione di 5000 cc, riuscii qui a recuperare il vantaggio che Siffert aveva accumulato nel tratto più tortuoso con la sua leggera 908/3. Quando arrivai sul lungo rettilineo di Bonfornello, una specie di Heunadies in piccolo, potei finalmente scaricare tutta la potenza del mio 12 cilindri e lo superai in tromba. Quell'anno lo ricordo bene anche perché su quel rettilineo, nonostante i rapporti corti che si montavano, per la prima volta raggiunsi i 305 chilometri orari».

Il nostro giro si avvia al termine. Le ultime curve meritano un altro richiamo al passato: «Quando ci si avvicinava alle Tribune, da una di queste collinette che sovrastano l'ingresso della vallata di Cerda, veniva sparato un petardo. Era una tradizione in vigore fin dalla prima edizione per segnalare al pubblico l'arrivo di una vettura».

Eccoci nuovamente giunti a Floriopoli che a tanti anni di distanza si accinge a colorarsi nuovamente di striscioni e scritte pubblicitarie.

Chissà se lungo il percorso la mano di qualche appassionato provvederà anche a rinnovare le scritte inneggianti a Vaccarella, il «preside volante» che per tanti anni ha mandato in delirio il caloroso pubblico siciliano con la sua guida spettacolare.

È un tributo che il loro idolo merita anche questa volta.

Curiosità di ottant'anni

Tanti circuiti per 70 edizioni

Ripartizioni per circuito: 32 edizioni sul Piccolo Circuito delle Madonie (72 km); 12 edizioni sul Medio Circuito delle Madonie (108 km); 7 edizioni sul Grande Circuito delle Madonie (148,823 km); 4 edizioni sul Circuito della Favorita a Palermo; 6 edizioni come Giro di Sicilia; 9 edizioni, le ultime, come Rally Internazionale di Sicilia. La Targa Florio è stata prova valida per il Campionato Mondo Marche 17 volte (nel 1955 e dal 1958 al 1973).



1940 - Villoresi sul circuito della Favorita

Una gara di oltre 46.000 chilometri

La distanza complessiva percorsa dai vincitori della Targa Florio dal 1906 ad oggi ammonta a ben 46.143.345 chilometri. La distanza media delle singole gare è di 654,190 km. La Targa Florio più lunga è stata quella in versione Rally del 1985: 1275,280 km; la più corta quella del 1936 sul Piccolo Circuito delle Madonie: 144 km.



1928 - Una foto panoramica della partenza

Più di 3.500 vetture al via

In settanta edizioni si sono allineate al via ben 3.578 vetture. Solamente 1.893, cioè il 52,9%, hanno però portato a termine la gara. L'edizione con il maggior numero di partenti è stata quella del 1979 con 170 vetture. Il record negativo di presenze è detenuto dall'edizione del 1910 con 5 partenti. La Targa Florio più selettiva si è rivelata quella del 1929 con solo il 21% dei partenti al traguardo; la più agevole quella del 1957, di regolarità, con soli sette ritirati su 136 partenti.



1920 - Enzo Ferrari nelle vesti di pilota

I grandi piloti della Targa

Soltanto tre piloti hanno vinto per ben tre volte la Targa Florio: Umberto Maglioli (1953 - 56 - 68), Olivier Gendebien (1958 - 61 - 62) e Nino Vaccarella (1965 - 71 - 75). Quindici piloti l'hanno vinta due volte: Ceirano, Brivio, Masetti, Nazzaro, Costantini, Varzi, Divo, Nuvolari, Villoresi, Biondetti, Bonnier, Mairesse, Muller, Merzario, Cerrato. Solamente sette piloti sono riusciti a vincere per due anni consecutivi la Targa Florio. L'impresa è riuscita a Masetti (1921-22), Costantini (1925-26), Divo (1928-29), Nuvolari (1931-32), Villoresi (1939-40), Biondetti (1948-49) e Cerrato (1985-86). Soltanto Vic Elford ha ottenuto per tre volte la migliore prestazione sul giro. Due primati li hanno registrati Vaccarella, Varzi, Costantini, Villoresi, Moss, Castellotti.

Le grandi Case della corsa

Diciotto marche hanno iscritto il proprio nome nell'Albo d'Oro della Targa. La «regina» è la Porsche, vincitrice di ben 11 edizioni, tallonata dall'Alfa Romeo e dalla Lancia con dieci edizioni ciascuna. La Casa milanese vanta però il record delle vittorie consecutive, sei, dal 1930 al 1935. Cinque successi consecutivi sono stati ottenuti alla Porsche (1966-1970) e dalla Bugatti (1925-1929). L'Alfa Romeo ha anche ottenuto più primati sul giro: 9 contro gli otto della Porsche, i sette della Ferrari ed i sei della Bugatti.



1925 - La Peugeot di André Boillot

I primati dei diversi percorsi

La gara più veloce in assoluto è stata quella del 1940 sul Circuito della Favorita a Palermo. Vinse Luigi Villorosi (Maserati) alla media di 142,288 km/h. La più lenta è stata quella del 1912 (Giro di Sicilia), vinta dalla coppia Snipe-Pedrinì (Scat) alla media di 42,648 km/h. Sul Piccolo Circuito delle Madonie il record sul giro appartiene al finlandese Leo Kinnunen (Porsche 908 MK3) tempo 33'36", media 128,571 km/h, stabilito nel 1970, mentre il primato sulla distanza è detenuto dalla Ferrari 312 P di Merzario-Munari che nel 1972 si imposero alla media di 122,537 km/h.



1929 - Madame Junek, una leader in gonnella

1906 - Dalla polvere emerge l'Itala di Cagno



Tredicimila curve

Caratteristica comune di tutti i tracciati che hanno ospitato la Targa Florio è la tortuosità. Il record del numero di curve appartiene all'edizione del 1948 disputata sul tracciato del Giro di Sicilia: 13.000 curve distribuite sui 1080 chilometri del percorso con in più ben 77 passaggi a livello. Anche «il piccolo circuito delle Madonie» non era da meno con le sue 898 curve che nelle edizioni disputate su 14 giri divenivano in totale 12.572 con una frequenza di 12 curve a chilometro, una ogni 83 metri.

Le caratteristiche della «Storica»

Le caratteristiche della gara per molti particolari faranno rivivere l'atmosfera delle indimenticabili edizioni nelle quali la gloriosa corsa era prova di durata valida per il Campionato del Mondo Marche.

È il caso della partenza e dell'arrivo che avverranno dalla stessa linea di un tempo, del passaggio veloce di fronte ai box nei giri successivi e naturalmente del percorso, lo stesso piccolo Circuito delle Madonie di 72 km, teatro di tanti eccezionali duelli fra Ferrari, Porsche, Alfa Romeo, con le opportune interruzioni per rispettare le norme CSAI delle corse stradali per auto storiche.

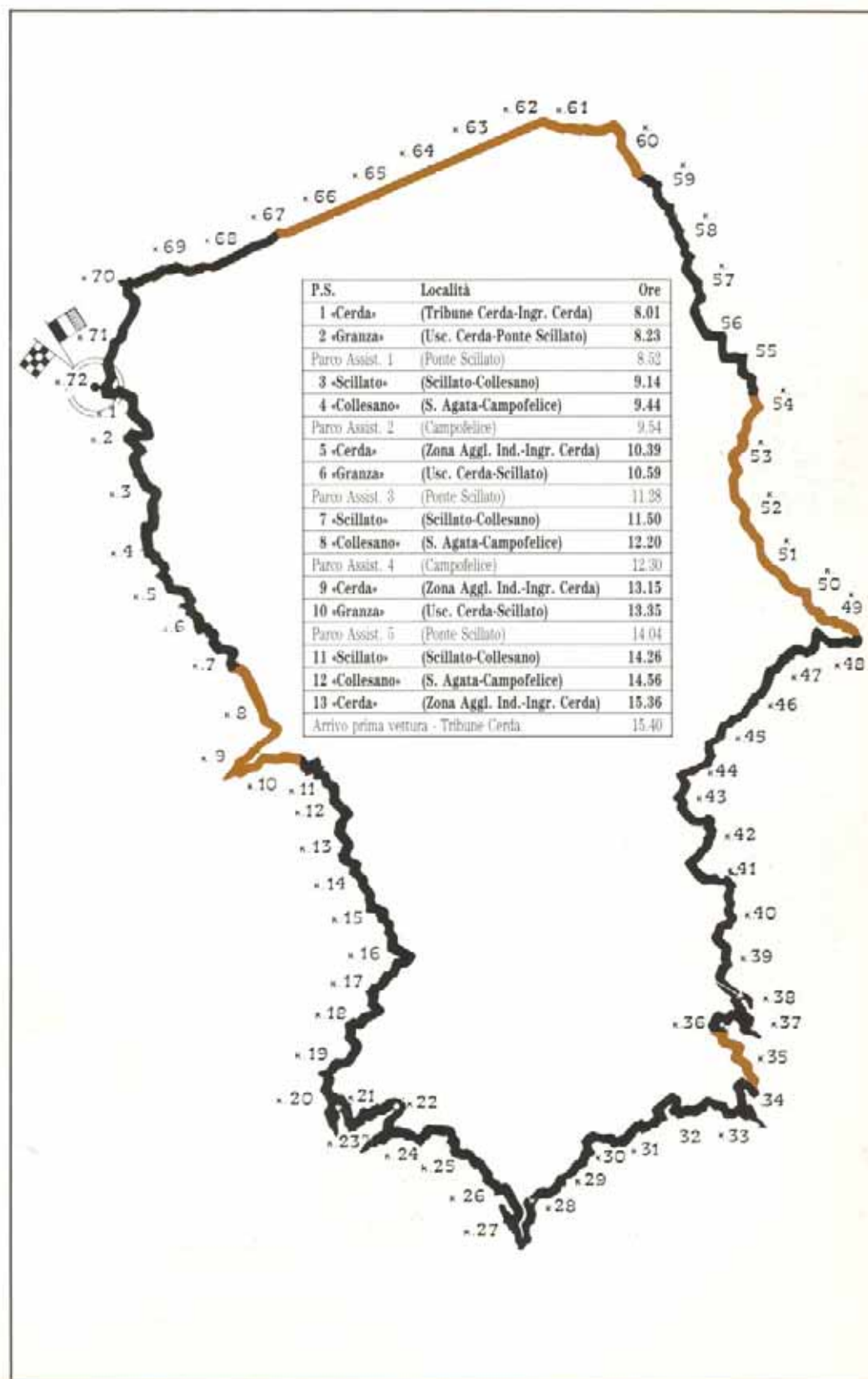
I partecipanti dovranno percorrere 3 giri del piccolo circuito delle Madonie per complessivi 210,890 km che comprenderanno 13 P.S. per 144,870 km. Le prove cronometrate costituiscono il 68,69% del percorso totale.

Le tre prove «Granza», «Scillato» e «Collesano» vengono ripetute tre volte, una per ogni giro. La prova «Cerde» viene ripetuta due volte per intero (alla conclusione del primo e del secondo giro) e una volta spezzata: alla partenza, dalle Tribune di Cerda all'ingresso dell'abitato di Cerda e all'arrivo, dalla «Zona agglomerato industriale» fino alle Tribune di Cerda dove è posto il traguardo.

Per motivi di sicurezza si attraversano in marcia di trasferimento i centri abitati e il lungo rettilineo di Bonfornello che avrebbe fra l'altro favorito le vetture più potenti. Cinque i parchi di assistenza ufficiali. Saranno ubicati al Ponte Scillato (3, uno per ogni giro) e a Campofelice (2, uno per ciascuno dei primi due giri). Ventinove complessivamente i controlli orari.

Le vetture ammesse alla manifestazione sono state suddivise in base alla regolamentazione vigente, in quattro differenti Periodi: Periodo D (1931-1940); Periodo E (1945-1960); Periodo F (1961-1963) e Periodo G (Sport Prototipo fino al 1971).

La classifica della gara viene stilata in funzione della somma dei tempi impiegati dai concorrenti nelle prove stradali.



I quattro sponsor



La storia dell'Alfa Romeo, che l'anno scorso ha festeggiato i 75 anni di vita, è legata a doppio filo con quella della Targa Florio. Fin dal 1911, anno della fondazione dell'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) le vetture milanesi parteciparono alla corsa siciliana sfiorando con Franchini un'affermazione clamorosa.

Il primo successo era ormai nell'aria. Nel 1920 Enzo Ferrari si classifica secondo con la «40/60» e nel 1923 giunge finalmente la prima affermazione con Sivocci che precede il compagno di squadra Ascari sulla «RL TF», un modello derivato dalla famosa «RL» allestito appositamente per la Targa Florio.

I modelli sportivi della Casa di Arese dettano ormai legge su tutti i circuiti del mondo e dal 1930 al 1935 sono assoluti dominatori sulle strade delle Madonie. Sei vittorie consecutive, un record, vengono firmate da Nuvolari, Varzi e Brivio.

Dopo la pausa bellica la Targa si trasferisce sulle strade del Giro di Sicilia per vedere primeggiare, nel 1950, l'Alfa Romeo 2500 sperimentale dei fratelli Bordini.

Il resto è ormai storia recente. Le ultime due vittorie dell'Alfa portano la data del 1971 e del 1975.

Vaccarella, prima in coppia con Hezemans, poi con Merzario, regala alla Casa milanese la nona e la decima Targa Florio.



Agip Petroli è la Società Caposettore del Gruppo ENI per la raffinazione e la distribuzione dei prodotti petroliferi in Italia e all'estero e per la fornitura di servizi finalizzati al risparmio d'energia, alla razionalizzazione dei consumi e all'uso di fonti energetiche diverse dal petrolio. Agip Petroli è un nome giovane nel panorama delle Società petrolifere, ma ha una storia ed una tradizione che con il marchio Agip coprono, ormai, cinquant'anni di esperienza.

L'Azienda Generale Italiana Petroli (A.G.I.P.) viene costituita nel 1926, su iniziativa del Governo, e preposta alla ricerca, acquisto, coltivazione dei giacimenti petroliferi ed al commercio dei petroli e derivati. Riorganizzata e rilanciata nel dopoguerra, su iniziativa di Enrico Mattei, con la costituzione dell'ENI nel 1953, l'A.G.I.P. diviene la struttura portante del nuovo Ente.

I decenni di attività sul mercato nazionale hanno consentito alla Società di radicarsi profondamente nella realtà economica del Paese e di dare un contributo allo sviluppo delle Regioni d'Italia, in specie di quelle meridionali, con presenze qualificate nel settore dei trasporti, in quello civile, in campo agricolo, nei comparti industriali, nel turismo. Nello stesso periodo, la Società ha esteso la sua presenza in Europa ed in Africa.

Attualmente i prodotti con il marchio Agip sono commercializzati in più di 30 Paesi

di quattro Continenti. Le profonde recenti modifiche sul mercato petrolifero sono state affrontate dall'Agip Petroli con un impegno volti all'ottimizzazione del ciclo complessivo (disponibilità, raffinazione, vendita), sia ad una trasformazione dell'offerta orientata a fornire agli utenti servizi integrati onde realizzare azioni incisive nel campo dell'energy saving.

Banco di Sicilia

Il Banco di Sicilia è l'erede di una tradizione bancaria che già nel XV secolo vide operare in Sicilia i primi banchi pubblici. Il Banco di Sicilia, che fino al 1926 ebbe anche il privilegio di emettere carta moneta, è oggi uno dei maggiori istituti di credito italiani. Riconosciuto dall'attuale ordinamento bancario come Istituto di Credito di diritto pubblico, il Banco di Sicilia è autorizzato all'esercizio del credito ordinario e del credito speciale: quest'ultima funzione viene svolta attraverso le Sezioni Speciali di Credito Agrario e Peschereccio, di Credito Minerario, di Credito Fondiario, di Credito Industriale e la Sezione Autonoma per il finanziamento di opere e impianti di pubblica utilità. Una gamma di operazioni così vasta, le grandi dimensioni che l'Istituto ha raggiunto, l'ampia diffusione dei suoi sportelli e degli Uffici di rappresentanza, le relazioni di corrispondenza con banche di tutti i Paesi, consentono al Banco di Sicilia di offrire alla clientela ogni assistenza finanziaria.



Nell'anniversario degli ottanta anni di vita, la Targa Florio non poteva non avere a suo fianco uno dei marchi più prestigiosi dell'antico impero dei Florio. Il Marsala Florio, prodotto dalla S.A.V.I. Florio del Gruppo Cinzano, fu tra l'altro uno dei primi sponsor della celebrata corsa siciliana come si può ben vedere nelle sbiadite stampe dell'epoca. Fondata nel 1833 da Ignazio Florio la S.A.V.I. Florio è passata nel 1924 nelle mani del Gruppo Cinzano che ne ha curato il rilancio dopo un periodo in cui l'immagine del pregiato vino siciliano si era offuscata. Durante la seconda guerra mondiale lo stabilimento di Marsala, che produceva 5 milioni di litri, viene semidistrutto da 250 bombe ad alto potenziale. La ripresa è lenta, ma è nella volontà della Cinzano di riportare il Marsala ai fasti di un tempo. Proprio in coincidenza con il 150° anniversario, celebrato nel 1983, inizia il rilancio attraverso un grande piano di ristrutturazione degli impianti e degli schemi organizzativi e commerciali. I risultati si vedono subito. La produzione attuale è di circa 5 milioni di bottiglie all'anno e l'esportazione incide per un 20% circa. I cavalli di battaglia del Marsala Florio sono tre: «Vecchio Florio», secco e dolce, «Riserva ACI 1840» e «Vergine». Altra specialità della Florio sono i brandy, prodotti con soli vini siciliani, due i tipi: «V.S.O.P.» e «Riserva Ignazio Florio».

Peugeot e la Coppa Florio

Chi arriva al nono piano del palazzo al numero 75 di Avenue de la Grande Armée a Parigi dove si trovano gli uffici dei capi della Peugeot, la prima cosa che vede all'apertura dei silenziosi ascensori è un imponente ed elegante anfora.

Avvicinandosi e leggendo le scritte incise nell'argento, si apprende che si tratta della Coppa Florio.

Nei suoi quasi cento anni di attività agonistica la marca del leone ha vinto pressoché tutto ciò che c'era da vincere nel mondo: dai tre Gran Premi d'America a Indianapolis alla 24 ore di Le Mans, dal Gran Premio di Francia al titolo mondiale rally dell'anno scorso e di quest'anno. Eppure al nono piano del palazzo di Avenue de la Grande Armée, il trofeo con cui la Peugeot si presenta ai suoi ospiti è la Coppa Florio, ottenuta nel 1925 vincendo per la seconda volta la competizione nella sua ottava edizione; le precedenti si erano tenute nel 1905, 1907, 1908, 1914, 1921, 1922 e nel 1924 in concomitanza con la Targa Florio.

Secondo il regolamento avrebbe portato a casa la prestigiosa coppa quella Marca che in sette edizioni fosse riusci-



La Peugeot tipo 174 versione competizione di André Boillot, vincitore della Targa nel 1919

ta a vincere almeno due volte.

Si rese necessaria la disputa di un'ottava edizione nel '25 perché nessuna delle case vincitrici in precedenza aveva bissato il successo. Peugeot vinse la gara e la Coppa contro Itala, Isotta Fraschini, Fiat, Nazzaro, Ballot e Mercedes.

Il prestigio di questo trofeo era tale che la Peugeot lo rimise in palio nel

1927 sul circuito di Saint Brieuc. A conclusione di una gara avvincente, la casa del leone si guadagnò la coppa con Wagner davanti ad un'altra Peugeot e a un plotone di quattro Bugatti.

Dopo questo exploit la Coppa Florio tornò tra le migliaia di coppe e targhe vinte da Peugeot per essere trasferita nel dopoguerra nella nuova sede in rappresentanza di tutto quanto la casa del leone aveva vinto in campo sportivo fino ad allora.

Ecco la storia che lega la Peugeot alla gloriosa competizione siciliana, una storia che va oltre la vittoria nella Targa del 1919.

Il fatto che nei tempi eroici dell'automobilismo esistesse un premio irripetibile e che questo sia stato appannaggio della marca francese è di per sé prestigioso. Aver vinto quel premio, unico nel suo genere, rende la casa del leone rampante orgogliosa al punto di mostrare quotidianamente, ai non molti ospiti del nono piano, l'importante trofeo, dimostrando come quella sola coppa possa racchiudere e rappresentare tutto quanto la Peugeot ha vinto, avendo pur vinto tutto quanto c'era da vincere.

La Daimler-Benz oggi

Quale impresa automobilistica di carattere universale, con una tradizione centenaria, la Daimler-Benz occupa in Europa una posizione preminente nella produzione di autovetture pregiate, di autocarri e di autobus.

Inoltre, tramite le sue società affiliate AEG, Dornier e MTU Motoron und Turbinen-Union, è impegnata anche nel settore delle nuove tecnologie e di nuovi materiali.

Le autovetture ed i veicoli industriali Mercedes-Benz sono richiesti in tutto il mondo quali prodotti di punta.

Durante gli anni trascorsi dal 1975 la produzione è aumentata in modo continuo, da 350.000 ad oltre 540.000 vetture nel 1985.

Nel settore dei veicoli industriali la Daimler-Benz è il più grande costruttore del mondo di autocarri sopra le sei tonnellate ed offre una vasta gamma di



La Mercedes 300 SLR con cui Stirling Moss e Collins vinsero la Targa Florio nel 1955

modelli. La produzione nazionale ed estera nel 1985 ammontava a circa 220.000 veicoli industriali.

La Mercedes-Benz Italia S.p.A. si è costituita nel 1973 per la rappresentanza generale dei Veicoli Industriali, Au-

tobus, Motori e Unimog, e dal 1982 ha acquisito la rappresentanza anche per ciò che riguarda le vetture, i Fuoristrada e i Ricambi Mercedes-Benz e occupa in totale circa 700 dipendenti (compreso il personale delle Filiali di Milano, Bologna e Napoli).

In tutti i settori in cui è presente, la Mercedes Italia ha ottenuto nel corso del 1985 notevoli incrementi nel volume delle vendite.

Nel settore autovetture sono state immatricolate più di 20.000 unità e la penetrazione nella fascia di mercato alla quale è interessata è passata da un 10,3% del 1984 al 12,7% del 1985.

Analoghi risultati positivi sono stati conseguiti anche nei settori Fuoristrada e Veicoli Industriali.

La Sede sociale, amministrativa e commerciale è a Roma, in via Campo nell'Elba, 12.

1906-1986 i vincitori delle 70 edizioni della Targa Florio

Le vittorie per marca

11 PORSCHE	(1956, 1959, 1960, 1963, 1964, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1973)
10 ALFA ROMEO	(1923, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1950, 1971, 1975)
10 LANCIA	(1936, 1952, 1953, 1954, 1974, 1978, 1983, 1984, 1985, 1986)
9 FERRARI	(1948, 1949, 1958, 1961, 1962, 1965, 1972, 1981, 1982)
5 BUGATTI	(1925, 1926, 1927, 1928, 1929)
5 FIAT	(1907, 1921, 1957, 1979, 1980)
4 MASERATI	(1937, 1938, 1939, 1940)
3 MERCEDES	(1922, 1924, 1955)
3 SCAT	(1911, 1912, 1914)
2 NAZZARO	(1913, 1920)
1 CHEVRON	(1977)
1 FRANCO	(1910)
1 FRAZER-NASH	(1951)
1 ISOTTA-FRASCHINI	(1908)
1 ITALIA	(1906)
1 OSELLA	(1976)
1 PEUGEOT	(1919)
1 SPA	(1909)

ANNO	PERCORSO	KM	VINCITTORE	VETTURA	KM/h
1906	Grande Circuito Madonie	446,469	Alessandro Cagno	(Itala)	46,890
1907	Grande Circuito	446,469	Felice Nazzaro	(Fiat)	54,086
1908	Grande Circuito	446,469	Vincenzo Trucco	(Isotta Fraschini)	59,940
1909	Grande Circuito	148,823	Francesco Coppa	(SPA)	54,663
1910	Grande Circuito	297,646	Tullio Carliolati	(Franco)	46,980
1911	Grande Circuito	446,469	Ernesto Ceirano	(Scat)	46,830
1912	1° Giro di Sicilia	1.050	Snipe Pedrini	(Scat)	42,648
1913	2° Giro di Sicilia	1.050	Felice Nazzaro	(Nazzaro)	54,360
1914	3° Giro di Sicilia	1.050	Ernesto Ceirano	(Scat)	62,280
1919	Medio Circuito Madonie	432	André Bolloz	(Peugeot)	55,020
1920	Medio Circuito	432	Guido Meregalli	(Nazzaro)	57,924
1921	Medio Circuito	432	Giulio Masetti	(Fiat)	58,236
1922	Medio Circuito	432	Giulio Masetti	(Mercedes)	63,091
1923	Medio Circuito	432	Ugo Sivocci	(Alfa Romeo)	59,040
1924	Medio Circuito	432	Christian Werner	(Mercedes)	66,018
1925	Medio Circuito	540	Bartolomeo Costantini	(Bugatti)	71,609
1926	Medio Circuito	540	Bartolomeo Costantini	(Bugatti)	73,511
1927	Medio Circuito	540	Emilio Materassi	(Bugatti)	71,790
1928	Medio Circuito	540	Albert Divo	(Bugatti)	73,476
1929	Medio Circuito	540	Albert Divo	(Bugatti)	74,375
1930	Medio Circuito	540	Achille Varzi	(Alfa Romeo)	78,019
1931	Grande Circuito	595,264	Tazio Nuvolari	(Alfa Romeo)	64,834
1932	Piccolo Circuito Madonie	576	Tazio Nuvolari	(Alfa Romeo)	79,297
1933	Piccolo Circuito	504	Antonino Brivio	(Alfa Romeo)	75,536
1934	Piccolo Circuito	432	Achille Varzi	(Alfa Romeo)	69,222
1935	Piccolo Circuito	432	Antonino Brivio	(Alfa Romeo)	79,149
1936	Piccolo Circuito	144	Costantino Magistri	(Lancia Augusta)	67,088
1937	Circuito di Palermo	314,600	Francesco Severi	(Maserati)	107,704
1938	Circuito di Palermo	171,600	Giovanni Rocco	(Maserati)	114,303
1939	Circuito di Palermo	228,800	Luigi Villorosi	(Maserati)	136,445
1940	Circuito di Palermo	228,800	Luigi Villorosi	(Maserati)	142,287
1948	8° Giro di Sicilia	1.080	"P. pe Igor" Biondetti	(Ferrari)	88,966
1949	9° Giro di Sicilia	1.080	Biondetti-Benedetti	(Ferrari)	82,723
1950	10° Giro di Sicilia	1.080	P.lli Borrignia	(Alfa Romeo)	86,797
1951	Piccolo Circuito Madonie	576	Franco Cortese	(Frazer-Nash)	76,613
1952	Piccolo Circuito	576	Felice Bonetto	(Lancia Aurelia)	80,025
1953	Piccolo Circuito	576	Umberto Maglioli	(Lancia 2962)	80,631
1954	Piccolo Circuito	576	Piero Taruffi	(Lancia 3300)	89,930
1955	Piccolo Circuito	936	Moss Collins	(Mercedes 300)	86,290
1956	Piccolo Circuito	720	Umberto Maglioli	(Porsche 1600)	90,970
1957	Piccolo Circuito	360	Fabio Colonna	(Fiat 600)	Reg.
1958	Piccolo Circuito	1.008	Musso Gendebien	(Ferrari 3000)	94,801
1959	Piccolo Circuito	1.008	Barth Seldel	(Porsche 1500)	91,310
1960	Piccolo Circuito	720	Bonmer Hill G.	(Porsche 1600)	95,334
1961	Piccolo Circuito	720	Von Trips-Gendebien	(Ferrari 2400)	103,433
1962	Piccolo Circuito	720	P. Rodriguez Mairesse-Gendebien	(Ferrari 2400)	102,142
1963	Piccolo Circuito	720	Bonnier Abate	(Porsche 2000)	103,908
1964	Piccolo Circuito	720	Pucci-Davis	(Porsche 904)	100,256
1965	Piccolo Circuito	720	Vaccarella-Randini	(Ferrari 3300)	102,562
1966	Piccolo Circuito	720	Mairesse-Muller	(Porsche)	98,961
1967	Piccolo Circuito	720	Hawkins-Stommelen	(Porsche)	108,811
1968	Piccolo Circuito	720	Elford Maglioli	(Porsche)	111,111
1969	Piccolo Circuito	720	Mitter-Schutz	(Porsche 908)	117,469
1970	Piccolo Circuito	792	Siffert-Redman	(Porsche 908 MK3)	120,151
1971	Piccolo Circuito	792	Vaccarella-Bezemaans	(Alfa Romeo 33/3)	120,055
1972	Piccolo Circuito	792	Mezzario Munari	(Ferrari 312 P)	122,537
1973	Piccolo Circuito	792	Muller-Van Lennep	(Porsche Carrera)	114,691
1974	Piccolo Circuito	504	Larrousse-Balestrieri	(Lancia Stratos)	109,946
1975	Piccolo Circuito	576	Vaccarella-Merzario	(Alfa Romeo 33)	115,464
1976	Piccolo Circuito	576	<Amphicar>-Florida	(Osella PA-4)	99,090
1977	Piccolo Circuito	288	Restivo-<Apache>	(Chevron B36)	107,140
1978	7° Rally di Sicilia	880	Carello-Perissinot	(Lancia Stratos)	-
1979	8° Rally di Sicilia	1.055	Vodafieri-Manucci	(Fiat 131 Abarth)	-
1980	9° Rally di Sicilia	1.064	Pasetti Stradiotto	(Fiat 131 Abarth)	-
1981	10° Rally di Sicilia	1.064	Andruet-Tibbers	(Ferrari 308 GTB)	-
1982	11° Rally di Sicilia	981	Tognana-De Antoni	(Ferrari 308 GTB)	-
1983	12° Rally di Sicilia	1.006	Cunico Bartolich	(Lancia Rally 037)	-
1984	13° Rally di Sicilia	1.031	<Tony>-Sghedoni	(Lancia Rally 037)	-
1985	14° Rally di Sicilia	1.275	Cerrato-Cerri	(Lancia Rally 037)	-
1986	15° Rally di Sicilia	1.275	Cerrato-Cerri	(Lancia Delta S4)	-

Indirizzi utili

Palermo

Aeroporto

Punta Raisi Tel. 091/59.14.14
Alitalia Tel. 091/59.16.92

Ente Provinciale Turismo

Piazza Castelnuovo, 35
Tel. 091/58.38.47-58.61.22

Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo Palermo e Monreale

Via Belmonte, 43 (Villa Igia)
Tel. 091/54.01.22

Stazione Ferroviaria

Ufficio Informazioni

Piazza Giulio Cesare
Tel. 091/61.61.806

Questura/Centralino

Piazza Vittoria - Tel. 091/21.01.11

Poste e Telecomunicazioni

Via Ausonia, 123
Tel. 091/51.89.44-52.36.40

Carabinieri

Corso Vittorio Emanuele, 475
Tel. 091/58.83.33

Vigili Urbani

Viale Regione Siciliana
Tel. 091/22.29.66

Taxi

Piazza Castelnuovo - Tel. 091/58.81.33
Viale Strasburgo - Tel. 091/52.82.17

Automobile Club Palermo

Viale delle Alpi, 6 - Tel. 091/26.63.93

Agenzie Viaggi

Acitur Sicilia S.r.l.
Via P. pe di Paternò, 95
Tel. 091/29.70.44-29.82.77

Alberghi

Excelsior Palace Hotel

Via Marchese Ugo, 3 - Tel. 091/26.61.55

Grand Hotel et des Palmes

Via Roma, 398 - Tel. 091/58.39.33

Telex 911082

Jolly Hotel

Foro Umberto I, 22/c - Tel. 091/61.65.090

Motel Agip

Viale Regione Siciliana, 262

Tel. 091/55.20.33

Politeama Palace Hotel

Piazza Ruggiero Settimo, 15

Tel. 091/32.27.77

Hotel Zagarella

Via Nazionale, 55 S.S. 113 - Santa Flavia (Pa)

Tel. 091/93.70.77

Villa Igia Grand Hotel

Via Belmonte, 43 - Tel. 091/54.37.44

Telex 910092

Ristoranti

Al fico d'India da Pedro

Via E. Amari, 64 - Tel. 091/32.42.14

Chamade

Via Torreaarsa, 22 - Tel. 091/32.22.04

Hong Kong - Ristorante Cinese

Via M. Amari, 28 - Tel. 091/32.21.72

Friend's Bar

Via Brunelleschi, 138 - Tel. 091/20.14.01

Gourmand's

Via Libertà, 37/e - Tel. 091/32.34.31

La Bussola

Viale Lillà, 4 - Mondello (Pa)

Tel. 091/45.44.17

La Scuderia

Viale del Fante, 9

Tel. 091/50.14.85-52.03.23

Salanito G.

Piazza Sturzo, 15 - Tel. 091/32.43.48

Le Terrazze

Viale Regina Elena, Mondello (Pa)

Tel. 091/45.01.71

Trittico

Via U. Giordano Largo Montalto, 7

Tel. 091/29.48.09

Trattorie tipiche

'A cuccagna

Via P. pe Granatelli, 21/a - Tel. 091/58.72.67

La Staffa

Via Belmonte, 2 - Tel. 091/54.40.03

'Ngrasciata

Via Tiro a Segno, 12 - Tel. 091/23.09.47

Simpathy

Via Piano Gallo, 18

Mondello (Pa) - Tel. 091/45.44.70

Sportelli Bancomat

Cassa Centrale di Risparmio V.E.

Via Ausonia, 89

Cassa Centrale di Risparmio V.E.

Via P. Calvi, 13/a

Cassa Centrale di Risparmio V.E.

Piazza Cassa di Risparmio, 4

Banca Commerciale Italiana

Via Duca della Verdura, 2

Cassa Centrale di Risparmio V.E.

Via Libertà, ang. Via Cordova

Banca Popolare di S. Angelo

Via Libertà, 32

Banco di Sicilia

Piazza V.E. Edoardo

Banca Popolare Siciliana

Via Ammiraglio Rizzo, 66

Banco di Sicilia

Via Ruggiero Settimo, 26

Cassa Centrale di Risparmio V.E.

Via M. Stabile, 184

Banco di Sicilia

Piazza Unità d'Italia, 16

Farmacie Notturne

Autore Via Giusti, 8 - Tel. 091/26.48.65

Bologni Piazza Bologni, 25 - Tel. 091/33.11.70

Gerardi Via Sardegna, 25 - Tel. 091/52.74.37

Inglese Via Stabile, 173 - Tel. 091/33.42.98

Lo Cascio Via Roma, 36 - Tel. 091/61.62.117

Policlinico Via Rocco Jemma, 54

Tel. 091/61.65.918

Roma Via Roma, 207 - Tel. 091/58.58.69

Ruggiero VII Via Pr. di Belmonte, 110

Tel. 091/58.17.71

Direzione gara, segreteria, sala stampa

Hotel Zagarella - Tel. 091/93.70.77

Stampa, P.R.

Edirama S.r.l. Via Briuccia, 70 - 90146 Palermo

Tel. 091/52.65.55-52.67.15

Pubblicità

Studio Erre S.r.l. Viale Fulvio Testi, 25

20162 Milano - Tel. 02/64.73.321

Marsala

Stabilimento Florio

Via V. Florio, 1 - Tel. 0923/90.92.22

Mondello

La Torre Hotel

Via Piano Gallo - Tel. 0921/45.02.22

Telex 910183

Palace Hotel Mondello

Via P. pe di Scalea - Tel. 0921/45.00.01

Villa Verde

Via Piano Gallo, 36 - Tel. 091/454237

Cefalù

Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo

Corso Ruggiero, 77 - Tel. 0921/21.050

Stazione Ferroviaria

Piazza Stazione - Tel. 0921/22.506

Pretura

Via Cavour - Tel. 0921/22.160

Poste e Telecomunicazioni

Via Matteotti - Tel. 0921/21.837

Carabinieri

Loc. S. Barbara

Tel. 0921/112 - 21.105-21.412

Vigili Urbani

Piazza Duomo - Tel. 0921/21.226

Taxi

Piazza Duomo - Tel. 0921/21.178

Piazza Garibaldi - Tel. 0921/23.158

Piazza Stazione - Tel. 0921/22.554

Automobile Club Cefalù - Delegazione

Via Roma, 76 - Tel. 0921/21.095

Alberghi

Baia del Capitano

Loc. Mazzaformo - S.S. 113 Km. 191

Tel. 0921/20.003

Le Calette

Loc. Caldura - Tel. 0921/24.144

Le Sabbie d'Oro

Loc. S. Lucia - Tel. 0921/21.565

Costa Verde

Loc. Capo S. Nicola - Tel. 0921/20.300

Carlton Hotel Riviera

Loc. Capo Playa - Tel. 0921/20.200

Kalura

Loc. Caldura - Tel. 0921/21.354-22.501

Santa Lucia

Loc. Santa Lucia - Tel. 0921/21.340

Villaggi Turistici

Villaggio Turistico Club Mediterranée

Loc. S. Lucia Tel. 0921/21.605

Costa Ponente

Loc. Ogliastrillo - Tel. 0921/20.085

Magarà

Strada Ferla - Tel. 0921/23.674

Plain degli Uccelli

Loc. Bivio S. Ambrogio

Ristoranti

Al Gabbiano

Langomare G. Giardina

Tel. 0921/21.495

Al Gambero

Via Vittorio Emanuele, 77

Tel. 0921/22.294

Da Nino

Langomare G. Giardina

Tel. 0921/22.582

La Tavernetta

Loc. Presidiana - Tel. 0921/22.510

Siesta d'Oro

Loc. Caldura - Tel. 0921/21.761

Del Pini

Loc. Colombo - Tel. 0921/23.262

Al Pescatore

Loc. Villaggio Pescatori

Tel. 0921/21.572

Agenzie Viaggi

Kefa Reisen

Via G. Matteotti, 20 - Tel. 0921/21.678

Pietro Barbaro S.r.l.

Corso Ruggiero, 76 - Tel. 0921/21.595

Ruggeri G. Via Umberto I, 48

Sportelli Bancomat

Banca Popolare Siciliana

P.zza Duomo, 13

RALLY

REPORT

RALLY

REPORT

CIR 86:
Zibaldone
all'italiana

Una stagione
verità
per Fabbri
e Zanussi

Cerri
l'ombra amica
di Cerrato



La bella
Lancia-
Peugeot in
Portogallo

Todt si
confessa

Tabaton
è subito
leader
europeo

La Ford
RS 200
ai raggi X

MENSILE DI
ATTUALITÀ
E SPORT
DELL'AUTO

N° 3

SPEDIZIONE IN
ABBONAMENTO
POSTALE
GR. III/70%

ANNO V MARZO 86 L. 5000

Il mensile controcorrente

1906-1986

Auto d'epoca per ricordare le origini

Nella rievocazione degli 80 anni della Targa Florio non potevano essere dimenticate le auto di un tempo lontano che gelosissimi collezionisti amorevolmente conservano quali monumenti di un'epoca.

L'Automobile Club Palermo ha così deciso di allestire un raduno denominato Rally Internazionale «80 Anni di Targa» per auto d'epoca (costruite a partire dal 1906, anno della prima edizione della corsa) da affiancare alla Targa Florio storica, e riservato alle stesse vetture che hanno dato vita alle edizioni più famose degli anni Cinquanta e Sessanta, nelle quali la corsa era valida per il Campionato del Mondo Marche.

I partecipanti al Rally Internazionale avranno l'opportunità di trascorrere cinque giorni in Sicilia, di visitare tanti luoghi strettamente legati alle prime Targhe Florio; come i paesini compresi nel piccolo circuito

delle Madonie, e di far tornare allo splendore di un tempo le loro straordinarie vetture sulle strade dei nostri giorni.

I conduttori del Rally, durante il soggiorno siciliano affronteranno infatti, oltre a sfilate per il centro storico di Palermo, a Mondello e sul Monte Pellegrino, un'escursio-

ne turistica a Marsala con visita agli stabilimenti dove viene prodotto il Marsala Florio.

La giornata di venerdì sarà la più impegnativa. Le vecchie auto dovranno raggiungere le Tribune di Cerda per affrontare una prova di regolarità sui 72 chilometri del «piccolo circuito delle Madonie». Una cena

nei fastosi saloni di Palazzo Gangi nel cuore della vecchia Palermo concluderà la giornata.

Il sabato è dedicato alla visita del capoluogo dell'isola e ad alcuni dei luoghi turisticamente più suggestivi che lo circondano. La spiaggia di Mondello ed il promontorio del Monte Pellegrino

saranno meta delle «nonnine» prima del rientro in albergo per una cena con i vincitori delle Targhe Florio.

Domenica i partecipanti raggiungeranno le Tribune di Cerda per seguire lo svolgimento della Targa Florio storica. Poi premiazione finale.



La Lancia Sport del 1908 è la vettura più anziana che partecipa al Raduno «80 anni di Targa»

ne da Palermo a Marsala, per una visita agli stabilimenti del Marsala Florio, sponsor ufficiale della manifestazione. I numerosi e qualificati partecipanti al Raduno arriveranno in Sicilia nel pomeriggio di mercoledì 8 ottobre.

Il giorno dopo partenza per un'escursio-

Challenge FIA e Trofeo CSAI

La dilagante moda delle competizioni in circuito per vetture storiche iniziata alcuni anni fa in Inghilterra, ha ben presto esteso il suo raggio di azione anche alle manifestazioni rallistiche.

Ai campionati articolati su prove in pista si sono così aggiunti quelli riservati agli amanti delle corse su strada. La svolta decisiva si è avuta lo scorso anno con il varo dello «Challenge FIA de la route pour voitures anciennes» articolato su due prestigiose competizioni: la Coppa d'Italia ed il Tour de France.

Sulla base del successo ottenuto nella prima edizione, vinta dall'italiano Roberto Causo, presidente della Sottocommissione autostoriche della CSAI, quest'anno lo «Challenge» ha allargato i propri orizzonti includendo nel calendario cinque manifestazioni: Rally des Garrigues, Coppa d'Italia, Sanremo Historical Rally, Manx Rally ed Alpen Trophae. Quest'ultima manifestazione è stata però annullata lasciando il suo posto alla Targa Florio storica, divenuta

prova conclusiva e decisiva di questo Campionato.

Per lo «Challenge» i punteggi vengono assegnati in base alle graduatorie delle singole classi in gara. Per ciascuna di queste con più di quattro concorrenti verificati sono in palio per i primi sei classificati i seguenti punti: 9 al 1°, 6 al 2°, 4 al 3°, 3 al 4°, 2 al 5° ed 1 al 6°. Viene inoltre assegnato un punto a tutti i concorrenti che hanno preso il via. Le quattro gare disputate fino ad oggi hanno visto il successo di quattro equipaggi diversi: Pierre-Lafaye (Alfa Romeo Giulia Sprint), Silva-Borghesi (Jaguar E), Cappelli-Barbieri (Osca 1600 GTS) e Howcroft-Warner (Austin Healey). In virtù dei piazzamenti ottenuti alla Coppa d'Italia, al Rally di Sanremo ed al Manx la classifica generale è attualmente capeggiata da Causo (Lotus) che ha una manciata di punti di vantaggio su Fazzalari (Austin Healey), e Silva-Borghesi (Jaguar E). La Targa Florio storica decreterà il vincitore dello «Challenge».

Con la stessa impostazione e con parecchi elementi comuni con lo «Challenge» indetto dalla FIA, la CSAI ha varato quest'anno la prima edizione del Trofeo CSAI Autostoriche Rally.

Inizialmente articolato su otto prove, il Trofeo ha però visto scomparire una ad una dal suo calendario ben cinque corse e si presenta con una sola gara disputata, il Sanremo Rally, alla vigilia della Targa Florio storica. L'attribuzione dei punteggi in questo caso prevede la somma dei punti ottenuti nella classifica assoluta (20 al 1°, 15 al 2°, 12 al 3°, 10 al 4° e così via fino al 10°) con quelli di classe che sono gli stessi assegnati per lo «Challenge». Per il Trofeo CSAI non è invece previsto il «bonus» di partecipazione. Dopo la prima prova la graduatoria provvisoria è condotta dall'Osca 1600 di Cappelli-Barbieri davanti a Pea (Alfa Romeo Giulietta SS) e Caramanti (Daimler SP 250). I classificati sono ora solo otto, tanti quanti sono stati i conduttori italiani che hanno portato al termine il Sanremo Rally.

Calendari e classifiche Autostoriche

«Challenge» Fia de la Route pour Voitures Anciennes

3-6	aprile	Rallye des Garrigues (F)	GT-GTS-Sport
20-23	aprile	2ª Coppa d'Italia (I)	GT-GTS Sport
23-25	maggio	1° Sanremo Rally Historic Cars Trophy (I)	GT-GTS-Sport
10-13	settembre	Manx Rally (GB)	GT-GTS Sport
12	ottobre	Targa Florio storica (I)	GT-GTS-Sport

La classifica dopo quattro prove

Pos.	Equipaggio (vettura)	1	2	3	4	tot.
1.	Causo (Lotus Elite e Elan)	-	10	4	5,5	19,5
2.	Fazzalari (Austin Healey e Lotus Elan)	-	5	5,5	5,5	16
3.	Silva-Borghesi (Jaguar E)	-	10	5,5	-	15,5
4.	Pea-Pea (A.R. Giulietta SS)	-	3	5,5	-	8,5

Nota: 1) Rally des Garrigues; 2) Coppa d'Italia; 3) Sanremo Rally; 4) Manx Rally.

Trofeo CSAI Rally Autostoriche

23-25	maggio	Sanremo Rally	1° Sanremo Rally Historic Cars Trophy
12	ottobre	A.C. Palermo	Targa Florio Storica
16	novembre	Alta Italia Corse	Rally di Milano

La classifica dopo la prima prova

1.	Cappelli-Barbieri	(Osca 1600 GTS)	punti	24,5
2.	Pea-Pea	(A.R. Giulietta SS)	punti	19,5
3.	Caramanti-Parisi	(Daimler SP 250)	punti	16,5
4.	Fasciolo-Sciuto	(A.R. Giulietta Sprint)	punti	14,5
5.	Fazzalari Pasanisi	(Austin Healey)	punti	12,5
6.	Causo-Cigala	(Lotus Elite)	punti	9
7.	Amendola-Novelli	(Lancia Aurelia B20)	punti	8,5
8.	Silva-Borghesi	(Jaguar E)	punti	6

Premi per oltre 30 milioni

La Targa Florio storica è dotata di un ricco montepremi in denaro per un ammontare complessivo di ben trenta milioni di lire; dodici milioni saranno suddivisi tra i primi cinque classificati dei quattro periodi di vetture ammesse alla corsa. Più precisamente, i premi in denaro verranno così distribuiti: L. 1.000.000 verrà assegnato al primo classificato; L. 800.000 al secondo; L. 600.000 al terzo; L. 400.000 al quarto e L. 200.000 al quinto.

Altri diciotto milioni di lire saranno distribuiti ai primi tre classificati di ciascuna delle diciotto classi comprese nei quattro periodi e nell'ordine: L. 500.000 al primo, L. 300.000 al secondo e L. 200.000 al terzo. Ciascuno di questi vincitori riceverà inoltre premi d'onore.

Al vincitore assoluto della Targa Florio storica verrà assegnata l'ambita Coppa del Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga.

Il vincitore della classe GTS e Sport, l'unica valida per lo «Challenge FIA de la Route», cioè il campionato europeo rally per auto storiche, riceverà la preziosa riproduzione in bronzo della Targa Florio, lo stesso trofeo che ha premiato tutti i vincitori assoluti delle settanta edizioni della Targa fino ad oggi disputate. Naturalmente, se il primo classificato della Targa Florio storica sarà al volante di un'auto GTS o Sport, questi potrà cumulare i due premi.

Premi d'onore sono in palio per i primi dieci concorrenti della classifica generale assoluta, per i primi tre equipaggi femminili e per le prime tre Scuderie.



NUMERO UNICO

Speciale Targa Florio storica
A cura di:

Edirama s.r.l. - Palermo

Direttore responsabile
Pietro Rizzo

Coordinazione:
Gianfranco Mavaro

Hanno collaborato:
Alessandra Grassi
Giuseppe Guzzardi
Luigi Massari
Sergio Mavaro

Fotografie:
Archivio A.C. Palermo
Archivio Studio Erre
Gianfranco Mavaro

Impostazione grafica
Giorgio Michelini

Fotocomposizione
La Fotocomposizione snc
di Carlo Campion & C
Via F.lli Bandiera, 41/A
20010 Canegrate (MI)

Impianti Fotolitografici
Litoscand Bencetti
Via Gallarate, 116
20151 Milano

Stampa
Intergraf s.r.l.
Via Giovanni XXIII, 26
20090 Rodano (MI)
Tel. 02/9588148

Copia non in vendita



Auto si

concessionaria





Vivi Oltre La Vita

**Da una vita spezzata
un'altra vita può risorgere**

**Associazione Italiana Donatori Organi
Piazza Duomo - Bergamo**

Sezione Provinciale Palermo
Via Salinas, 68
Tel. 091/29.67.11

Gruppo Speciale Circolo Banco di Sicilia
Via Cerda, 24 - Palermo
Gruppo Comunale Monreale
Gruppo Comunale Termini Imerese



PEUGEOT 205 CAMPIONE DEL MONDO CAMPIONE D'EUROPA CAMPIONE D'ITALIA

Il 1985 segna il trionfo più completo di casa Peugeot. Grazie alla straordinaria Peugeot 205 turbo 16, Peugeot conquista il titolo di Campione del Mondo Rally Marche, mentre Timo Salonen è campione nel Mondiale Piloti. Nel Campionato Europeo e in quello Italiano Rally, Peugeot 205 GTI fa la

parte del leone, aggiudicandosi entrambe le vittorie nella categoria femminile con Pierangela Riva e Maria Grazia Vittadello. Peugeot 205 conferma a pieno titolo la superiorità della tecnologia Peugeot. La stessa tecnologia che ha portato tutta la gamma 205 ai grandi successi di pubblico e di mercato.





anniversario della
TARGA FLORIO
(1906-1986)

marsala
FLORIO

