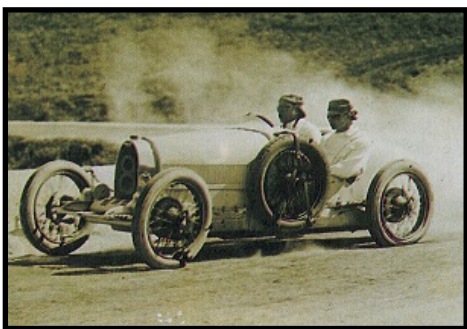


LA GARA CONTINUA...

A cura dello storico della Targa Florio Dott. Nino Colombo in esclusiva per il sito [Www.Targa-Florio.Net](http://www.Targa-Florio.Net)



Proseguendo nella storia della Targa Florio attraverso queste righe racconterò del periodo che va dal 1907 al 1919. Periodo che certamente conobbe lo splendore ma anche un decadimento, il primo a mio parere, con gli eventi bellici nel bel mezzo e la successiva ripresa. Il successo della prima edizione, propagandata da tutta la stampa europea con i resoconti degli inviati speciali, fece assumere alla Targa Florio un ruolo di assoluta preminenza su tutte le altre gare

che si svolgevano nel vecchio continente. Fu opinione unanime degli sportivi europei, dei costruttori, dei piloti, che se una macchina tagliava il traguardo della Targa era certamente una macchina ben costruita. Il pilota che la vinceva era sicuramente un grande campione.

Queste convinzioni s'imposero da subito nella mente della gente tanto e vero che negli anni futuri la Targa Florio venne sempre considerata una superba prova di collaudo per costruttori e piloti.

Ciò crebbe la fama della Targa tanto da far piovere sul tavolo di Vincenzo Florio numerose iscrizioni quando annunciò la disputa della II edizione per il 21 aprile del 1907. Tutte le case costruttrici con i migliori piloti s'iscrissero. Quarantasei vetture rappresentanti tutte le Marche automobilistiche si presentarono alla partenza della Targa Florio. Tra esse si annovera il debutto della Opel guidata dal suo stesso costruttore Fritz Opel. Purtroppo l'esordio non fu felice perché costretto al ritiro nel corso del primo giro per avere investito un capra nei pressi di Petralia Sottana. Tra i piloti italiani spiccano Vincenzo Lancia e Felice Nazzaro, autista di Vincenzo Florio, oltre a Italo Cagno già vincitore della prima edizione.

La Targa, a riprova di essere un severo banco di prova, vede anche il debutto di nuovi pneumatici Michelin che avevano la peculiarità di smontarsi con tutto il cerchio e non, invece, si toglieva solo il pneumatico come era stato sino ad allora. Una novità rivoluzionaria per quel tempo che si perpetua ancora oggi nelle gare automobilistiche. Inoltre i rifornimenti erano previsti solo ai box e non lungo il percorso. Don Vincenzo Florio approntò 26 box.

Anche la seconda edizione della Targa Florio si apprestava a vivere una lotta serrata tra l'industria francese e quella italiana oltre che tra piloti italiani e francesi. Ed infatti fu subito lotta agguerrita sin dai primi metri. Al termine del primo giro i piloti italiani Trucco, Lancia, Cagno, Nazzaro con macchine italiane precedevano le vetture francesi guidate dal più famoso Wagner Louis. Fu un duello sportivo fino all'ultimo secondo. Vincenzo Lancia faceva segnare il giro più veloce, mentre Nazzaro, figura esile, domava la sua Fiat 28/40 al debutto e procedeva con molta regolarità. Nel corso del secondo giro V. Lancia a causa di problemi alle gomme scivolava di classifica, F. Nazzaro e L. Wagner invece risalivano. Era sorprendente Nazzaro che fece registrare lo stesso tempo con il quale aveva fatto il primo giro. Il francese Wagner, secondo, nel corso del terzo giro, sferrò l'attacco a Nazzaro ma la sua Darracq rompe la trasmissione ritirandosi. Così Felice Nazzaro sempre regolare tagliava vittorioso il traguardo della II edizione della Targa Florio mandando in visibilio i numerosi spettatori presenti alle tribune. Pilota e vettura italiana trionfavano sulle rivali francesi. La crisi della maggiore casa costruttrice francese Darracq cominciò da questa sonora sconfitta in Targa sino alla chiusura definitiva della fabbrica. Ancora una volta la Targa Florio esaltava il successo della vettura e le doti di campione del pilota. Se si tiene conto delle migliaia di curve e di salite e discese del circuito, sembra quasi incredibile che vi fossero piloti capaci di guidare con tale regolarità le poco maneggevole macchine su una strada dove il pericolo era sempre in agguato. Questa peculiarità della regolarità negli anni futuri ha sempre premiato vetture e piloti portandoli al successo. La Targa Florio era anche questa.

L'edizione che seguirono negli anni dal 1908 al 1910 non conobbero lo stesso successo del 1907 (definita la "trionfale") a causa della crisi economica che investì il nostro continente, senza risparmiare l'industria automobilistica. Infatti nella terza edizione del 1908 appena tredici vetture presero il via alla Targa. Vinse Trucco su Isotta Fraschini secondo V. Lancia su Fiat, mentre Nazzaro fu costretto al ritiro. L'anno seguente, 1909, la Targa Florio dovette fare i conti con lo sgomento nazionale provocato dal disastroso terremoto di Messina. Essa fu disputata più per ottemperare ad un impegno con le organizzazioni sportive. Vinse F. Ciuppa, primo pilota siciliano a vincere la Targa, con la SPA davanti a Vincenzo Florio su Fiat, pilota per far numero. L'edizione del 1910 fu squallida sotto ogni aspetto. Scarsa la partecipazione dei piloti e tra essi nessun pilota famoso. Premi ridotti molto più bassi degli anni precedenti: al vincitore una targa e mille lire in contanti. Gli spettatori sulle tribune e lungo il percorso erano sparuti. Per la cronaca sportiva vinse Cariolato su Franco. Don Vincenzo Florio consapevole delle poco brillanti ultime edizioni della Targa negli anni che vanno dal 1911 al 14 tentò di rilanciare la corsa con alcuni accorgimenti. Nell'edizione del 1911 fece spostare la partenza sulla piccola salita dopo la stazione di Cerda dove rimase sino al 1977 e dove tuttora è in uno stato di incompleto abbandono. Questa idea la si deve a Donna Lucia seconda moglie di V. Florio. La partecipazione di piloti e costruttori non fu certo delle migliori, vinse Ceirano su Scat. Nel triennio successivo dal 1912 al 14 Don Vincenzo Florio volle rilanciare la sua Targa approntando una gara profondamente diversa dalle precedenti. Una gara che fosse in grado di entusiasmare i piloti e l'industria automobilistica, da una parte e dall'altra forte richiamo per gli sportivi e la stampa. Un'altra motivazione era la necessità di stimolare ed invogliare le autorità pubbliche competenti del tempo a costruire in Sicilia delle strade adatte per le autovetture. In seguito ad un colloquio di Florio con un suo amico Ingegnere nacque il Giro di Sicilia. Un circuito perimetrale dell'isola di Km 965, con partenza ed arrivo a Palermo, Foro Italico, attraverso paesi e città: Termini Imerese, Messina, Acireale, Catania, Lentini, Siracusa, Avola, Noto, Vittoria, Porto Empedocle, Mazzara, Marsala, Trapani, Palermo. Questa nuova formula fu prodiga di idee innovative per le costruzioni automobilistiche e stradali. L'idea venne subito accolta con entusiasmo e le adesioni dei piloti e costruttori europei non si fecero attendere raggiungendo il numero di ventisei iscritti. Tra le autovetture predominavano le marche italiane su quelle straniere e tra queste per la prima volta partecipavano le americane Overland e Ford. Una curiosità tra le vetture italiane destò la presenza di una macchina chiamata Florio. Il costruttore era nientemeno che Vincenzo Florio, patron della Targa, che aveva impiegato notevoli capitali per costituire una società che costruisse vetture col suo nome: Florio. La direzione tecnica era affidata ad un certo Cravero che la guidò in corsa in coppia con Bellini. Invece la direzione commerciale era affidata ad un giovane brillante e promettente manager di nome Vittorio Valletta che dopo molti anni sarebbe diventato il Presidente della Fiat. Il debutto della vettura non fu proprio felice e si classificò al decimo posto. Il 25 maggio del 1912 il Giro di Sicilia-Targa Florio prese il via suscitando molto entusiasmo tra la popolazione sparsa per le strade dell'isola. Tra i piloti si accese sin dal primo istante un'agguerrita lotta stimolati e incuriositi dalla nuova formula. Alla fine vinse Snipe-Pedrini su Scat. Il gradimento di piloti e costruttori della nuova formula della Targa Florio incoraggiò Vincenzo Florio tanto che la ripropose negli anni 1913 e 1914. Dato l'impegno di forze che la gara richiedeva ai piloti Don Vincenzo introdusse la novità di farla svolgere in due tappe. Nel 1913 ritornò alla vittoria F. Nazzaro su una vettura di sua costruzione la Nazzaro, mentre nel 1914 vinse Ceirano su Scat con un tempo di 16 h 51 primi e 31 secondi, abbassando notevolmente i tempi impiegati negli anni precedenti. Intanto quell'anno soffiavano venti di guerra e i fatti di Sarajevo portarono l'Europa al primo conflitto mondiale. Così come la vita delle genti cambiò anche la Targa Florio dovette fermarsi. Solo alla fine del periodo bellico e sul finire dell'anno del 1919, Vincenzo Florio, oramai più che un giovanotto, non avendo mai dimenticato la Sua creatura, decise con decisione di riprendere lo svolgimento della Targa Florio. Consapevole delle difficoltà cui andava incontro a causa delle ferite che la guerra aveva lasciato in tutta Europa e che era alle prese con la ricostruzione, Don Vincenzo chiese aiuto ai suoi vecchi amici francesi de L'Auto di Parigi che a loro volta lo incoraggiarono non poco. Si mise subito al lavoro assieme ai suoi collaboratori

palermitani di sempre ed il 23 novembre 1919, data inconsueta per la Targa, si svolse la 10 edizione. Vincenzo Florio non aveva dimenticato le Madonie quale teatro naturale della gara e, abbandonando la formula Giro di Sicilia, ritornò su quelle strade ma non il percorso di 148 km. che aveva visto nascere la Targa, ma uno più ridotto di 108 km. da ripetersi quattro volte anziché tre. La partenza tragarudo era lo stessa, poi Cerda, Caltavuturo, piuttosto che proseguire per Castellana e le Petralie si svoltava a sinistra giù per Polizzi Generosa, quindi Collesano, Campofelice, Buonfornello, stazione di Cerda, tragarudo. Praticamente venivano soppressi dal percorso i paesi di Castellana, le Petralie, Geraci, Isnello. Questo percorso che negli anni futuri diventò definitivo, venne e tuttora chiamato “ Medio Circuito delle Madonne”. Presero parte alla gara venti vetture guidati da alcuni piloti famosi : Boillot, Thomas, alcuni sconosciuti Enzo Ferrari, Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Giulio Masetti divenuti famosi qualche anno dopo. La gara fu aversata dal maltempo. Vinse André Boillot con una Peugeot “L 25 “ denominata la “ Belle Helene” con un rocambolesco finale sul tragarudo, dopo aver urtato le tribune e un tentativo, subito sanzionato dai commissari, di tagliare il tragarudo a marcia indietro.

Continua...

BIBLIOGRAFIA:

Fonte d'informazione e documentazione per la composizione del presente e precedente testo è stata la rivista “Rapiditas” organo ufficiale della Targa Florio dal 1906 al 1930.

Ed inoltre le riviste:

“Auto Italiana” - Roma, “Autosprint” - Bologna, “Motor” - Roma.

Ed inoltre sono stati consultati i libri:

“La Favolosa Targa Florio” di Giovanni Canestrini – Ed. LEA - 1965

“Targa Florio” di W.F. Bradley – Ed. GT Foulis & C. Ltd. - Londra 1965

“La Targa Florio” di Alvarez Garcia – Ed. Novecento - 1986

“La Leggendaria Targa Florio” di Pino Fondi - Ed. Nada Editore – 1989