

IL FASTO E IL DECLINO DELLA TARGA FLORIO

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

1a Parte



Proseguito nella visitazione storica della Targa Florio racconterò, in due articoli successivi, del periodo che va dal 1919 al 1954, vigilia dell'era mondiale delle marche. È un periodo che consolida il successo della Targa Florio come gara ambita ad essere vinta, perché l'eco della vittoria dava prestigio internazionale alla marca automobilistica ed al pilota che la conduceva. Era appena terminato il conflitto bellico e tutti i costruttori cercano di riprendere attivamente la loro produzione e soprattutto la partecipazione alle competizioni sportive. Infatti

l'impegno delle fabbriche automobilistiche fu tale da monopolizzare per periodi di cinque anni le vittorie in Targa Florio. L'undicesima edizione della Targa Florio si disputò il 24 ottobre 1920. Gli impianti delle tribune per l'occasione sono stati ampliati ed abbelliti e ricolmavano di spettatori. La gara si svolse sotto un temporale e fu vinta da Meregalli su Nazzaro, impiegando otto ore e ventisette minuti. Secondo Enzo Ferrari su Alfa Romeo ad otto minuti di distacco. Per la prima volta il circuito delle Madonie annoverò in gara come pilota una nobildonna gentile ed affascinante: la baronessa Maria Antonietta D'Avanzo su una Buick, auto americana, che purtroppo fu costretta al ritiro, dopo il secondo giro, lasciando nella mente del pubblico un ottimo ricordo. Nel 1921 il ventinove maggio si disputò la XII edizione. Parteciparono i più grandi piloti del momento e le migliori squadre del mondo: Fiat, Alfa Romeo, Itala, Delage, Mercedes, Sunbeam, Ballot, Peugeot, Bugatti, guidate dai migliori piloti dell'epoca. Max Sailer, Alfred Neubaur, futuro direttore sportivo della Mercedes, Jules Goux. Fra gli italiani Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Minoia, Gastone Brilli-Peri, Giulio Masetti. Le macchine iscritte alla gara furono trentotto. L'attenzione della gara si concentrò sul duello Sailer e Masetti. Fu un alternarsi in testa. Alla fine s'impose Masetti su Fiat tra le urla di gioia del pubblico presente alle tribune inneggiando un patriottico << Viva l'Italia >>. Il 1922 è l'anno della svolta tecnologica nelle competizioni sportive. Alla XIII edizione della Targa parteciparono le macchine più avanzate dell'ingegneria automobilistica. La Fiat inaugurava il Lingotto, dotato di pista di collaudo costruita sul tetto della fabbrica. La Targa Florio di quell'anno si svolse il due aprile e fu una gara spettacolare. Erano presenti dieci costruttori europei: cinque italiani, due tedeschi, due austriaci, una francese. Gli spettatori presenti alle tribune videro a confronto due concezioni diverse dell'automobile. Da una parte grosse automobili dotate di motori potenti e grandi e dall'altra auto leggere, maneggevoli, dotate di motori piccoli ma d'elevate prestazioni. In totale le macchine presenti alla gara furono quarantadue. La Targa lanciava nel mondo una novità, debuttava la Mercedes dotata di compressore. Di contro l'Alfa Romeo 4200 E.S. Sport con Ascari, Campari, Enzo Ferrari, Ugo Sivocci. Una quinta era per la baronessa M. Antonietta D'Avanzo. Altra novità erano le quattro Steyr, austriache. Un mare di folla assisteva sull'intero percorso. Dopo una battaglia senza risparmio tra le vetture ed i piloti vinse Masetti con la Mercedes. Così finalmente i tedeschi poterono stappare lo champagne dopo l'amara delusione dell'anno precedente con Sailer. Il conte Masetti dopo questa vittoria per i Siciliani diventò il simbolo dell'invincibile. Il 15 aprile 1923 si svolse la XIV Targa Florio. Nonostante si era in primavera il tempo era tipicamente invernale con pioggia e freddo malgrado ciò la folla accorse numerosa alle tribune. Gli iscritti furono diciassette. La lotta per la vittoria fu tra i piloti dell'Alfa Romeo Antonio Ascari e Ugo Sivocci ed arrise a quest'ultimo grazie ad un rocambolesco arrivo di Ascari che gli fece perdere tutti i minuti di vantaggio accumulati. Un particolare curioso. Ugo Sivocci prima della gara, aveva fatto dipingere sul cofano della sua R.L. 6 C un quadrifoglio verde su sfondo bianco di un triangolo. Dopo la vittoria, la prima d'importanza internazionale nella storia sportiva dell'Alfa Romeo, il quadrifoglio fu adottato dalla casa d'Arese, quale simbolo delle sue vetture da corsa. Per la prima volta nella storia automobilistica la macchina vincitrice fu battezzata con il nome "R.L. Targa Florio" e divenne un notevole richiamo commerciale. Purtroppo anche l'anno in autunno un drammatico incendio colpì gli impianti della partenza mandando in cenere tutto ivi compreso le lapidi di marmo che portavano incisi il nome dei vincitori di tutte le edizioni fin qui disputate. Don Vincenzo Florio era un uomo d'animo forte e non si abbatté più di tanto e da Parigi dove si trovava diede disposizioni ai suoi collaboratori di iniziare la ricostruzione. Infatti il 27 aprile 1924 si disputava la XV Targa Florio in una ambientazione del tutto nuova.

Ancora una volta il Cavaliere aveva vinto la sua ennesima battaglia contro le avversità. Riporto ciò che un cronista dell'epoca scriveva: << Nessuna fantasia di scrittore potrà mai riferire la stupefatta, compiacente meraviglia del folto pubblico alla vista delle nuove costruzioni di Cerda che palpitavano di una nuova vita di vittoriosa volontà>>. Il nuovo regolamento internazionale che limitava la cilindrata dei motori accese i riflettori sulla Targa Florio tanto da richiamare in massa Costruttori con in testa la Mercedes, determinata a vincere a tutti i costi, consapevole dell'importanza tecnica e commerciale che la gara aveva. E la Mercedes fece le cose in grande stile. Per la prima volta una casa costruttrice organizzò una spedizione in Sicilia capitanata dal massimo dirigente tecnico un tale Ing. Ferdinand PORSCHE, della quale facevano parte i piloti Sailer e Werner, meccanici, tecnici, progettisti. Al panzer tedesco si contrapponeva l'Alfa Romeo con la R.L. Targa Florio guidata da Campari, Ascari, Wagner, Masetti. Alle tribune assisteva l'Ing. Vittorio Jano, giovane direttore dell'A.R. che proprio in quei giorni stava lavorando ad una vettura da corsa che diventerà famosa: Alfa Romeo P2. Fu una corsa molto combattuta e ricca d'emozioni con, purtroppo, numerosi incidenti e ritiri. Il duello finale era tra l'AR di Ascari e la moderna Mercedes di Werner. Vinse Werner superando Ascari a pochi metri dall'arrivo che si era fermato di colpo senza benzina e, nonostante spingesse a mano la macchina, non riuscì a tagliare per primo il traguardo. Da qui in poi negli anni a seguire si aprono i cicli di vittoria consecutive della Bugatti, cinque, Alfa Romeo, sei, Maserati, quattro. Intanto le strade del circuito delle Madonie venivano asfaltate rendendo più agguerrita la lotta tra i piloti. Il 3 maggio 1925 solo due squadre ufficiali parteciparono: Bugatti e Peugeot. Tra di esse si scatenò una dura lotta che premiò alla fine la regolarità strabiliante di Meo Costantini su Bugatti. Lo stesso pilota si ripeté nella XVII edizione della Targa Florio disputata il 25 aprile 1926. Al debutto la Maserati 8C 1500 guidata dallo stesso costruttore, Alfieri Maserati. Il conte Masetti era pronosticato come possibile vincitore ma non fu così perché un incidente sotto Caltavuturo fece capovolgere la sua Delage strappando alla vita il Conte molto amato dalla folla delle Madonie e soprannominato "Il leone delle Madonie". Era il primo incidente mortale che si verificava durante lo svolgimento di una Targa Florio. Pare che un guasto all'impianto frenante sia stato l'origine dell'incidente. La XXVIII Targa Florio del 24 aprile 1927 fu letteralmente dominata, anche numericamente, dalla Bugatti. La nota più caratteristica di quest'edizione fu la partecipazione di una dama, la cecoslovacca Madame Elisabetta Junech in coppia col marito Vincent. Purtroppo non poté finire la gara per un guasto meccanico che la fece uscire di strada, mostrandosi, tuttavia, superiore a molti noti campioni. Tornò alla Targa nel 1928 come pilota ufficiale della Bugatti, insieme a Nuvolari, Divo, Brilli-Peri, Chiron. C'era un'altra donna, bionda e slanciata, la contessa tedesca Margot Einsiedel. La XIX Targa Florio si disputò il 6 maggio 1928 e fu caratterizzata dal ritorno dell'Alfa Romeo dopo tre anni di assenza con i piloti Campari e Marinoni. Sulle Alfa e su Campari erano puntate tutte le attese degli sportivi italiani, ma le Bugatti non erano disposte a cedere lo scettro. Infatti, fin dal primo metro si accese una agguerrita lotta tra l'A.R. di Campari e le Bugatti di Divo e la Junech. La corsa terminò con la vittoria di Divo e la Junech quinta ma valeva più della vittoria di Divo. Vincenzo Florio si congratulò con lei dicendole che la vittoria morale era sua. Con questa vittoria si chiude il ciclo della Bugatti che non raccoglierà più nessun alloro nella storia della Targa Florio. Il 5 aprile 1930 la Targa Florio celebrava la XX edizione e per l'occasione Don Vincenzo fece le cose in grande stile. Per partecipazione, qualità e combattività può essere paragonata a quella del 1907 denominata "La Trionfale". La novità era rappresentata dalla presenza della Scuderia Ferrari che disponeva di 6 vetture dopo che l'Alfa Romeo aveva sospeso la sua attività. Debuttava la P2 con Varzi e Campari e sulla 1750 Sport 6C Nuvolari, Maggi, D'ippolito. La Bugatti con quattro vetture capitanate da Divo. Inoltre le squadre OM e Maserati, queste ultime guidate da Ernesto Maserati, Borzacchini, Arcangeli. Il polo d'attrazione per gli sportivi e gli appassionati era certamente costituito dal duello Varzi-Nuvolari. Per Varzi, di scuola "Nazzaro" fu il debutto nelle Madonie. Nuvolari di scuola "Lancia" aveva partecipato l'anno precedente. Entrambi avevano un grande rispetto per Vincenzo Florio che col suo fare li trasformava in due mansueti agnellini. Memorabile fu la scorpacciata di carciofi e formaggio consumata in un casolare di Cerda di un contadino amico del Cavaliere Florio e accompagnati dallo stesso in persona. Ciò gli servì per esortare Varzi e Nuvolari a darsi battaglia come volessero, ma dovevano arrivare alla fine della gara per entusiasmare la folla. E fu battaglia vera tra i due. Alla fine del primo giro Varzi era in testa stabilendo il nuovo primato assoluto sui 108 Km. Nuvolari era staccato di 1' e 32". Nel secondo giro Varzi si ripeté, mentre Nuvolari cominciava ad accusare problemi allo sterzo. Intanto le Bugatti di Chiron e Divo marciavano regolarmente e seguivano in seconda e terza posizione. Nel corso del terzo giro le Bugatti attaccarono l'Alfa Romeo di Varzi e nella foga volò fuori strada rimanendo illeso, mentre Chiron nonostante il suo meccanico soffriva maledettamente quelle curve giunse al traguardo con un vantaggio su Varzi di 30" e prese il comando della gara. Achille Varzi con un perfetto stile di guida riuscì a raggiungere e sopravanzare Chiron prendendo il comando della gara. All'inizio dell'abitato di Collesano la P2 di Varzi nell'affrontare una curva mise una

ruota sul ciglio della strada scomponendosi, ma riuscì a controllarla con molta abilità e attraversò tutta Collesano tra il tripudio dei collesanesi, volando verso la vittoria nonostante a Campofelice il retro della vettura a causa una perdita di benzina era in fiamme, giungendo al traguardo avvolto da lingue di fuoco. Questa vettura attualmente è esposta al Museo dell'Alfa Romeo di Arese. Anche Nuvolari finì la corsa con una balestra rotta meritandosi una dose d'applausi. Già Nuvolari pensava alla rivincita nell'anno seguente. Infatti, nel 1931 e 1932 vinse proprio su Varzi, specialmente nel '31, con un duello avvincente. Nuvolari al volante dell'A.R. P2 mentre Varzi era passato alla Bugatti. Teatro non era il Medio Circuito, per impraticabilità delle strade, ma il Grande Circuito delle Madonie di 148 Km. Nel 1931 Vincenzo Florio alle prese con gli smottamenti delle strade che si verificavano quasi ogni anno nella stagione invernale prese la decisione di accorciare il tracciato del Medio Circuito, evitando l'attraversamento di Caltavuturo paese, inserendo una variante che portava dal bivio di Caltavuturo al bivio di Scillato oggi bivio Polizzi, congiungendosi così a Collesano con il vecchio circuito. Riuscì ad ottenere dal governo un finanziamento, grazie al quale fece costruire la strada sopra descritta che diverrà teatro di memorabili lotte e definita dagli sportivi la "difficile discesa di Caltavuturo". Il percorso era di 72 Km., più agile e moderno anche se tremendo ed affascinante. Per distinguerlo dai precedenti, Grande e Medio, esso fu chiamato Piccolo circuito delle Madonie. Naturalmente essendo ridotta la distanza, Vincenzo Florio aumentò il numero dei giri portandoli ad otto. Variava soltanto la distanza ed il totale dei giri. Su questo tracciato la Targa Florio si svolse, tranne qualche edizione emigrata al Parco della Favorita, sempre sino al 1977 scrivendo pagine d'autentico Sport, passate alla storia dell'automobilismo sportivo, anticipando quelle dell' "era mondiale". Questo circuito fu inaugurato l'8 maggio del 1932 e Nuvolari fu il dominatore incontrastato. Partito in testa sin dall'inizio al volante dell'Alfa Romeo 2300, vi restò sino alla fine, realizzando il massimo della media oraria che rimase record per ben vent'anni. Solo nel 1952 Felice Bonetto con una Lancia Aurelia B20 due litri superò la media di 80 km. vincendo la Targa di quell'anno.

Continua nella 2a Parte...

BIBLIOGRAFIA:

Fonte d'informazione e documentazione per la composizione del presente 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

"Alfa Romeo" di David Owen - Ed. Acanthus - 1985