

La Targa Florio, nata nel 1906, vanta il primato di corsa più antica del mondo. Gli esperti della gara distinguono nella sua storia diversi periodi: la fase pionieristica (sino agli anni '30), quella leggendaria (fra le due guerre), e la Targa Mondiale. Quest'ultimo vide ininterrottamente i 72 chilometri del "Piccolo Circuito delle Madonie" teatro del Campionato Iridato Marche dal 1955 al 1973, con le sole eccezioni del 1956 e '57. In quegli anni, comunque, si disputò ugualmente la competizione. Il terzo periodo è stato forse il più bello in assoluto, sia per la cifra tecnica espressa, con auto costruite dalla Porsche esclusivamente per le caratteristiche uniche del percorso madonita, sia per la possibilità data ai gentleman driver isolani di esprimersi allo stesso livello, se non superiore, dei piloti professionisti, anche con auto di minore cilindrata e non ufficiali. La Targa Florio ha sempre avuto qualcosa in più delle altre gare iscritte nel calendario mondiale: i paesaggi attraversati dalla corsa, i piccoli centri abitati, il mare, la campagna e le montagne con i colori e gli odori della primavera siciliana, ed il pubblico caloroso e sportivo, composto anche da due o tre generazioni familiari, assiepati lungo il circuito stradale, con numeri mai registrati sulle piste tradizionali, a stretto contatto sia durante le prove sia la domenica della gara, con i piloti e le loro auto. Per rendere omaggio all'uomo Vincenzo Florio e all'ultimo esaltante periodo della Corsa, Sicilia Motori e Targapedia hanno deciso di raccontare attraverso il modellismo (e la cronaca della gara), quegli indimenticabili anni. Raccontiamo queste pagine di storia dell'automobilismo con orgoglio e con nostalgia, non con il rammarico per una gara cancellata dai calendari. Perché il 1973 non segna solo la fine della storia Mondiale della "Targa", ma pure il preludio alla fine del Campionato Marche che cede il passo ad una Formula 1 sempre più dominante. Così in brevissimo tempo le grandi gare classiche, i circuiti che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo, hanno seguito il destino della corsa madonta ideata da Don Vincenzo. Lo sport dell'automobile di questi ultimi trent'anni è tutta un'altra storia.

SOMMARIO

Mercedes vince anche il titolo	II
Torna il Mondiale. E pure la Ferrari	IX
Porsche-Ferrari, come Davide e Golia	XVII
La Maserati entusiasma ma è sconfitta	XXV
Il "Cavallino" a trazione posteriore	XXXIII
La tripletta di Gendebien	XLI
Porsche beffa Ferrari	XLIX
Noblesse oblige: 1° Antonio Pucci	LVII
Vaccarella, finalmente!	LXV
Nel festival Porsche una Carrera privata	LXXIII
Collesano ferma la Ferrari	LXXXI
Elford l'eroe; Maglioli il mito	LXXXIX
L'Alfa si arrende a Porsche	XCVII
Il poker d'assi di Stoccarda	CV
Il "Preside" sta bene e dice...33	CXIII
Emozioni a raffica	CXXI
Il sigillo della Porsche	CXXIX
Gli anni dei pionieri	CXXXVII
Tempi moderni	CXLV
Copertina	CLII

Allegato al numero di marzo 2012 di Sicilia Motori
 Registrazione Tribunale di Palermo n° 7/97
 del 25/26 febbraio 1997
 Direttore Responsabile: Dario Pennica
 Copia omaggio non in vendita separatamente dalla rivista



Vincenzo Florio
 con Juan
 Manuel Fangio

1955

MERCEDES VINCE ANCHE IL TITOLO

LO SQUADRONE TEDESCO DOMINA CON LE 300 SLR DI MOSS-COLLINS E FANGIO-KLING. LA FERRARI, SOLO TERZA CON CASTELLOTTI-MANZON, PERDE IL MONDIALE MARCHE

di ENZO MANZO foto Bernard Cahier e Pucci Scaffidi



A fianco la riproduzione realizzata dal modellista Enzo Manzo sulla base del kit Starter (scala 1/43). In basso la Mercedes 300 SLR sfreccia davanti ai box di Floriopoli in una rara foto a colori del 1955 di Bernard Cahier



Il Campionato del Mondo Sport Prototipi, World Sportscar Championship, nasce per volontà della Federazione internazionale dell'Automobile nel 1953. È dedicato a vetture biposto a ruote coperte e provviste di impianto d'illuminazione.

Il suo nome è stato sovente cambiato nel corso degli anni: nato come Campionato Mondiale Vetture Sport, è conosciuto anche come Campionato Mondiale Marche o Campionato Mondiale Endurance.

Durante i primi anni, si svolgeva su sei prove con punteggio per i primi sei classificati. Corse stradali come la Mille Miglia, Targa Florio o Tourist Trophy si

VARATO DUE ANNI PRIMA IL CAMPIONATO SPORT PROTOTIPI, DISPUTO IN SICILIA LA SESTA ED ULTIMA PROVA

alternavano nel calendario con prove su circuiti permanenti come la 24 ore di Le Mans, la 12 ore di Sebring, Monza e Spa. Le maggiori case automobilistiche,

Aston Martin, Ferrari, Jaguar, Lancia, Maserati, Mercedes, Porsche, gareggiavano insieme a costruttori a volte artigianali; tutti comunque significativi per la storia dell'automobilismo sportivo.

A due anni dalla nascita del nuovo campionato Vincenzo Florio riesce a fare iscrivere la sua gara nel calendario del 1955 a dimostrazione di quanto la "Targa" fosse considerata dal mondo sportivo. Un apprezzamento che di riflesso si estende anche all'intera organizzazione della corsa siciliana.

Le norme internazionali avevano stabilito che le >

A destra un passaggio della Ferrari 857 S di Castellotti-Manzon al "bivio Sclafani". Sotto, Stirling Moss a Fioripoli

39^a Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

16 ottobre 1955

Campionato Mondiale Marche

Validità: internazionale

Campionato Mondiale Marche Sport

Campionato Italiano Sport oltre 2000 Conduuttori

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 13 giri (936 Km)

Partenti: 47; arrivati: 20; classificati: 20

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	Stirling Moss - Peter Collins	Mercedes 300 SLR
2°	Juan-Manuel Fangio-Karl Kling	Mercedes 300 SLR
3°	Eugenio Castellotti-Robert Manzon	Ferrari 857 S
4°	John Desmond Titterington-John Fitch	Mercedes 300 SLR
5°	Francesco Giardini-Azzurro Manzini	Maserati A6 GCS/53
6°	Giuseppe Musso-Giuseppe Russo	Maserati A6 GCS/53
7°	Giulio Cabianca-Piero Carini	Osca Mt4 1500
8°	Giorgio Scarlatti-Roberto Lippi	Maserati A6 GCS/53
9°	Luigi Bellucci-Maria Teresa De Filippis	Maserati A6 GCS/53
10°	Gaetano Starrabba-Salvatore Le Pira	Maserati A6 GCS/53
11°	Elio Zagato-Ovidio Capelli	Fiat 8V Zagato
12°	Alberico Cacciari-Vincenzo Sorrentino	Maserati A6 GCS/53
13°	Giuseppe De Sarzana-Clemente Ravetto	Fiat 8V
14°	Domenico Rotolo-Salvatore Sirchia	Osca Mt4
15°	Francesco Arezzo-Gennaro Alterio	Fiat 8V Zagato
16°	Guido Perrella-Mario Sannino	Alfa Romeo 1900 SS
17°	Enzo Lopez-Ferdinando Lopez	Maserati A6 GCS/53
18°	Michel Guy-Alfredo Fondi	Renault 4CV Spec.
19°	"Madero" Bruno Gavazzoli-Gastone Crepaldi	Maserati A6 GCS/53
20°	Vincenzo Arena-Ginaferdinando Tomaselli	Lancia Aurelia

Giro veloce: Stirling Moss, 43'07"2/5 (il 3°) Km/h 100,177

prove si svolgessero su una distanza pari a circa 1000 km. Si impose quindi un allungamento del percorso dagli usuali 576 km a 1008 km, cioè da otto a 14 giri completi del "Piccolo Circuito delle Madonie" che misurava 72 chilometri.

Viste le difficoltà del percorso, la Commissione Sportiva Internazionale ridusse successivamente la distanza da coprire a 936,000 km cioè a 13 giri.

Ciononostante, anche in considerazione che la gara si svolse ad ottobre, si presentò il problema della luce. Essendo la partenza della prima vettura prevista per le ore 9.32, il 13° giro si sarebbe compiuto dopo il tramonto, in condizioni di visibilità precarie. A questo si aggiungeva la possibilità per i primi di trovarsi a doppiare vetture più lente condotte da piloti non abituati a queste condizioni.

Queste perplessità convinsero il Direttore sportivo della Mercedes, il mastodontico ed esperto Alfred Neubauer ad affrontare Vincenzo Florio, chiedendogli ripetutamente di anticipare la partenza. Troppo importante era la gara e la necessità di evitare sor-

prese ed inconvenienti per la casa tedesca, che era venuta in Sicilia per giocarsi l'ultima chance per aggiudicarsi il titolo mondiale.

Vincenzo Florio non sentì ragione e sfidò Neubauer a ritirare la sua squadra! Il DS Mercedes decise di non insistere, le vetture furono quindi preparate adeguatamente, realizzando un ingegnoso sistema per proteggere i fari da sassolini o urti. Elementi risultati fondamentali proprio nell'ultima parte della massacrante gara.

Ultimo appuntamento di un campionato articolato su sei prove, la "Targa" aveva un ruolo determinante per l'assegnazione del titolo.

La Ferrari era senz'altro favorita presentandosi in Sicilia con 19 punti contro i 16 della Mercedes (3° in classifica, mentre la Jaguar preferì disertare l'appuntamento). La Casa tedesca fece le cose in grande, sbarcando sull'isola con tre settimane d'anticipo, portandosi dietro otto vetture da corsa, 45 meccanici ed un numero impressionante di mezzi d'appoggio.

Agli ordini di Neubauer vennero schierate tre 300 SLR (con gli equipaggi Fangio/Kling, Moss/Collins e Titterington/Fitch e una 300 SL (con Musso/Villorisi).

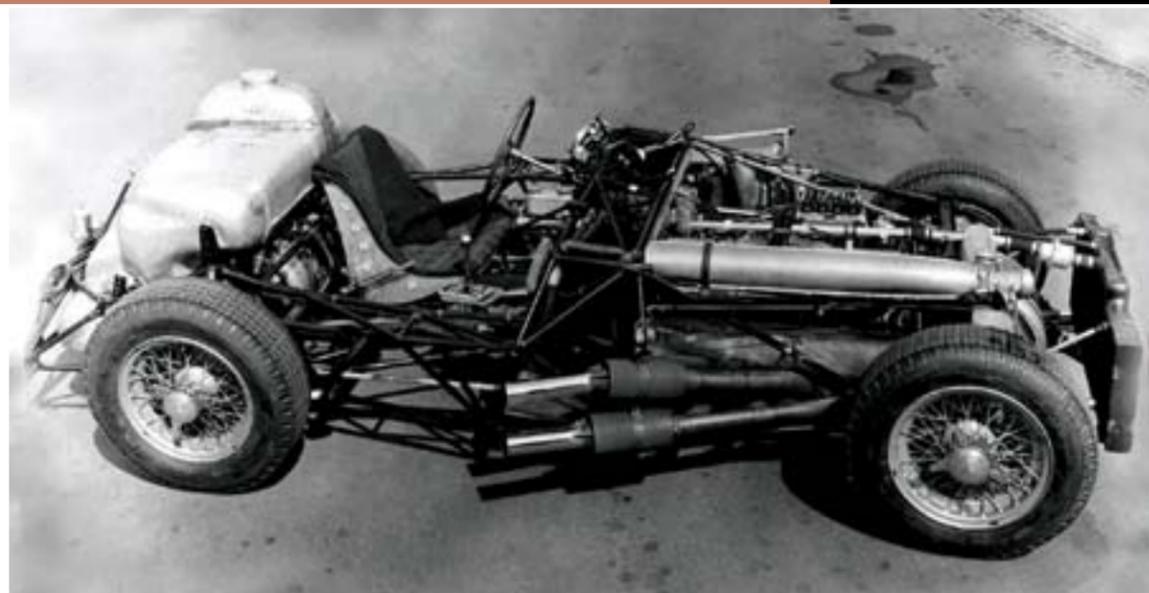
LA CORSA SI SVOLSE AD OTTOBRE SULLA DISTANZA DI 13 GIRI PARI A 936 KM. IL VIA ALLE 9.32 CONCLUSIONE AL TRAMONTO



Eugenio Castellotti insieme ad un giovanissimo Bernard Cahier, che ha raccontato la Targa Florio con i suoi memorabili scatti

LA MERCEDES 300 SLR

Il motore della 300 SLR è un 8 cilindri di 2.982 cc dotato di iniezione diretta Bosch e valvole a comando desmodromico che sviluppava una potenza di 296 CV a 7.400 giri. Due i blocchi motore in silumin, lega di alluminio più leggera dell'acciaio, ognuno con quattro camere di combustione, mentre testate e cilindri sono realizzati in un solo pezzo. Il motore, collocato anteriormente per esigenze aerodinamiche, è inclinato di 33° verso destra. Il suo peso è contenuto in 235 chilogrammi. Le dimensioni del serbatoio cambiano a seconda delle caratteristiche e della lunghezza delle gare. Il motore è alimentato da una miscela di benzina (75%), metanolo (15%) e benzene. La trazione è sulle ruote posteriori. Le sospensioni derivano dal modello di Formula 1, la W196: anteriori a quadrilateri sovrapposti e posteriori a ponte torcente. Il telaio, tubolare è l'evoluzione di quello della 300 SL trionfatrice della Carrera Panamericana del 1952. Pesa appena 60 chilogrammi ed è un intreccio di tubi di 25 mm di diametro e di uno di spessore. Tubi più rigidi nella parte sottostante le porte e rinforzati nella zona delle sospensioni. Per la carrozzeria, viene utilizzato per la prima volta l'alluminio. Tra i piedi del pilota passa il tunnel della frizione. La guida è a sinistra ed il volante rimovibile. Il clacson può essere azionato solo dal passeggero. La 300 SLR è dotata di freni a tamburo posti internamente che, con una certa frequenza, tendevano a bloccarsi. Un sistema con quattro pulsanti, ognuno accoppiato ad uno dei quattro tamburi, attraverso i quali viene emesso un piccolo getto d'olio che aiuta a sbloccarli.



A fianco la 300 SLR senza il suo vestito in alluminio

La Ferrari partecipò in maniera relativamente meno fastosa, arrivando sul posto solo una settimana prima ma iscrivendo cinque vetture: tre 750 Monza (con le coppie Maglioli/Sighinolfi, Piotti/Cornacchia e Shelby/Munaron), una 857 S (con Castellotti/Manzon), e una 500 Mondial (con Pucci/Cortese). Anche la Maserati si presentò in forze, schierando cinque biposto tra A6GCS e 200 S con Giardini/Manzini, Scarlatti/Lippi, Musso/Rossi, Bracco/Bordoni e Mancini/Musy. Al via si contavano 147 equipaggi, di cui appena sei stranieri. La corsa era aperta alle categorie Turismo Speciale 1300 e oltre 1300, Gran Turismo classe unica, e

Sport 1100, 1500, 2000 e Oltre 2000. Tra le novità regolamentari il divieto di sostenere turni di guida superiori alle cinque ore, con l'obbligo di soste minime di tre ore. La partenza avveniva come da regolamento alle ore 09.32, con intervalli di 3' tra una vettura e l'altra. Le prime a prendere il via erano le vetture della categoria turismo speciale oltre 1300 cc: le quattro Alfa Romeo 1900, le due Fiat 8v e l'unica Peugeot 403 dell'equipaggio francese composto da De Cortanze e Dernier. Erano circa le 11,30 quando Stirling Moss avviò la sua Mercedes n.104, il campione inglese imprime subito alla gara un ritmo forsennato tanto

da completare il 1° giro in 44'00", ben 2'33" sotto il record di Castellotti dell'anno prima. L'asso inglese è seguito da Castellotti (45'15"), Fangio (46'03") e Titterington (46'53"). Il gruppetto di testa rimase immutato fino al termine del terzo giro, secondo questi tempi: Moss (2.10'42"), Castellotti (2.14'05"), Fangio (2.15'09"), Titterington (2.17'47").

È al quarto giro che avvenne un episodio che avrebbe potuto cambiare l'esito della gara e del campionato stesso: Moss usciva di strada, danneggiando la vettura fortunatamente solo nella carrozzeria. Ma la pesante Mercedes era letteralmente volata in aperta campagna e solo grazie allo sportivissimo pubblico presente riusciva a riportare con non poca fatica l'auto sulla carreggiata perdendo soltanto 6'!

Castellotti passava quindi a condurre (2.58'27"), seguito da Fangio (2.59'25"), Titterington (3.03'06") e Moss (3.03'21"). Nel corso del quinto giro era la volta dell'argentino Fangio, alla sua seconda corsa in Sicilia, di passare al comando, tallonato da Castellotti, Collins (ora al posto di Moss) e Titterington. Queste posizioni restavano uguali anche nella sesta tornata quando Kling subentrava a Fangio, e Manzon a Castellotti.

Il settimo giro vedeva sempre in testa Kling con la Mercedes n.112 (5.16'12"), Collins rimontava al secondo posto a soli 12, quindi Manzon (5.16'26") e Fitch (5.19'55"). La gara era comunque caratterizzata dal serrato duello delle tre Mercedes e delle due Ferrari ufficiali.

La linea pulita e filante della Mercedes 300 SLR, gioiello dell'ingegneria tedesca, dominatrice del primo campionato mondiale marche.

TRE VETTURE E 45 MECCANICI COMPONEVANO LA SQUADRA MERCEDES, OPPOSTA A CINQUE FERRARI E ALTRETTANTE MASERATI

SCHEDA TECNICA

Telaio: traliccio di tubi con carrozzeria in alluminio
Motore: anteriore ad otto cilindri in linea inclinato di 33° a destra di 2.982 cc
Alesaggio e corsa: 78 x 78 mm
Rapporto di compressione: 8,5:1
Potenza max: 298 cv a 7.500 giri
Coppia max: 30.2 kgm a 5.950 giri
Alimentazione: doppio albero a camme, iniezione diretta bosch, valvole a controllo desmodromico

Trasmissione: trazione posteriore, cambio manuale a cinque velocità con retromarcia
Sospensioni: anteriori a doppio quadrilatero sovrapposto con barra antirollio ed ammortizzatori telescopici; posteriori a ponte torcente
Freni: interni a tamburo
Cerchi: da 16"
Serbatoio: fino a 265 lt
Passo: 2.360 mm
Carreggiate: anteriore 1.330 mm; posteriore 1.381 mm
Peso: 880 kg



Il giro successivo, il settimo, Collins riprendeva il comando della corsa, tallonato da Kling e Castellotti. Ritornata nelle mani di Moss, la Mercedes restava in testa fino alla fine, e nonostante altre "piccole" divagazioni che lasciavano indelebili il segno sulla carrozzeria, si aggiudicava la gara in 9.43'14"0 alla media di 96,290 km/h. Al 2° posto la vettura gemella di Fangio/Kling (staccata di circa 5'), seguita al 3° dalla Ferrari di Castellotti/Manzon (a oltre 10').

Il Mondiale Marche 1955 viene vinto della Casa tedesca che interrompe la serie Ferrari iniziata nel 1953. Merito di una vettura eccezionale, di una coppia di piloti strepitosi e di un pubblico unico come sportività e calore, determinante nella vittoria finale quanto gli altri.....

Anche per questo motivo la Targa Florio si confermeva gara dal fascino unico ed irripetibile.

MONOGRAFIA MODELLISTICA

Sotto, il diorama dei box Mercedes in scala 1/24 (realizzazione Manzo - collezione Ragusa). In basso a destra, il modellino in scala 1/87 della Schuco

Il primo modellino della Mercedes 300 SLR vincitrice è stato prodotto durante gli anni '80 dalla ditta artigianale francese Record. In scala 1/43 ed in resina era messo in vendita in scatola di montaggio, provvisto di ruote con cerchi torniti e raggi in filo di acciaio. Qualche anno più tardi viene riproposto praticamente invariato dalla ditta Starter, che ha ripreso tutta la produzione Record. Il kit conteneva le decals per realizzare le tre Mercedes alla Targa Florio. L'unico modello in die-cast in scala 1/43 è quello dell'italiana Brumm, un modello non eccellente come qualità, ma che permette comunque di riempire un eventuale vuoto in una collezione tematica. Bisognerà aspettare circa vent'anni per vedere una riproduzione in scala 1/18, un bel die-cast realizzato in pressofusione da Majsto. Tutte le parti sono apribili, ma le ruote con raggi in plastica cromata non sono all'altezza del modello. Inoltre non sono riprodotte le caratteristiche protezioni per i fari adottati dalle Mercedes. Il modello viene rifinito con le calotte in plexi, non presenti in Sicilia. Nel 2010 Schuco realizza per la serie Bub una simpatica riproduzione in scala 1/90, con uno scatolino che ripropone la famosa foto della Mercedes ferma ai box. Il modello 300 SLR è prodotto anche da altre ditte, ma nella versione Mille Miglia. Tra le realizzazioni più famose e che ben interpretano lo spirito ed i "colori" della Targa Florio, il diorama in scala 1/24 che il modellista palermitano Enzo Manzo ha realizzato sedici anni fa. Il piccolo plastico riproduce la sosta ai box della Mercedes n.104 con evidenti i segni delle uscite di strada. Per realizzare l'auto l'autore è partito da una scatola di montaggio in plastica della Revell. Il modello che originariamente riproduceva la versione Mille Miglia ha ricevuto le modifiche necessarie per gara siciliana. Lo stesso modellista ha realizzato una riproduzione in scala 1/43 partendo dall'ottima base del kit in resina della francese Starter. Anche in questo caso grande attenzione è stata prestata nel riprodurre i danni presenti nella carrozzeria alla fine dell'epica edizione del 1955.

