

Florio

E la sfida continua

LA "CURSA" HA RIPROPOSTO LA FORMULA CHE SODDISFA LE DUE

ANIME DELLA REGOLARITÀ: SFIDA SPORTIVA E TURISMO

COME DA EREDITÀ LASCIATA DAL FONDATORE VINCENZO FLORIO

DI EUGENIO MOSCA - FOTO RENÉ



PARTENZA SCENOGRAFICA
La Porsche 356 Pre-A di *Automobilismo d'Epoca*, con l'equipaggio Eugenio Mosca e Simone Tacconi, al via della Targa Florio Classica tra due ali di folla riunite in Piazza Verdi.

La Targa Florio, la corsa più antica del mondo, con l'edizione 101 disputata quest'anno è entrata nel nuovo secolo di attività, onorando così il desiderio che aveva lasciato in eredità il suo fondatore, Vincenzo Florio, quando nel 1906 al momento di dare il via alla prima edizione espresse una precisa volontà: "Continuate la mia opera, perché l'ho creata per sfidare il tempo". E la sfida, in effetti, continua. Perché dopo un periodo di alti e bassi, ora possiamo dire che, grazie anche all'impegno di ACI che dall'anno scorso l'ha presa per mano, la "Targa" è tornata... attiva. Ovviamente con una formula nuova rispetto al passato, raggruppando più eventi nello stesso fine settimana, il rally moderno e storico da una parte e la "Classic" insieme al Ferrari Tribute, che pare riscuotere un buon successo. La conferma si è avuta in questa edizione, in cui pur con meno clamore mediatico rispetto all'edizione del centenario, e con qualche agevolazione in meno sui trasporti che per il futuro sarebbe il caso di rinnovare, il numero di iscritti alla "Classic" è stato pressoché uguale, così come il buon livello delle automobili in gara.

Doppia anima

Certo non è facile fare contenti tutti in queste gare dove convivono due anime: da una parte i puristi, che starebbero in macchina 24 ore su 24 e vorrebbero prove sempre più complesse, dall'altra chi prende la gara come occasione per un bel giro con l'auto d'epoca, magari in dolce compagnia. Esigenze diverse e non sempre facili da conciliare. Quest'anno i tempi erano un po' meno tirati, ma noi non avremmo fatto ritorno a Palermo il venerdì sera e avremmo privilegiato la sempre ambita Valle dei Templi ad Agrigento. Dettagli, di cui magari tenere conto per il futuro. Il percorso proposto è stato vario e divertente, ideale per gli amanti della guida, con i classici passaggi nei paesi nevralgici della Targa Florio, come Caltavuturo, Collesano, Campofelice di Roccella, Floriopoli dove nei locali dei vecchi box si sta cercando di realizzare un adeguato museo, ma anche località suggestive come Taormina, Cefalù, Monreale, Segesta, Castellamare del Golfo. Insomma, un bel mix tra passione e turismo: tanti chilometri sulle curve dei tre circuiti della "Targa" (il "Piccolo" teatro delle sfide iridate, 72 km; il "Medio" di 108 km; il "Grande" di 148 km), con scorci mozzafiato sul mare blu cobalto e sui paesini aggrappati alle alture dell'entroterra, sullo sfondo di un cielo azzurro intenso chiazato di nuvole che sembrano pennellate. Per non parlare dell'atmosfera quasi magica percepita la sera, durante le cene, nelle stupende residenze nobiliari come Villa Chiaramonte Bordonaro, Villa Tasca e Palazzo Francavilla.

La scuola di Mazara

Venendo alla gara vera e propria, i pronostici della vigilia sono stati ampiamente rispettati, con Giovanni Mocerì, per l'occasione affiancato dalla moglie Valeria Dicembre, che ha fatto tris vincendo anche questa edizione al volante di una Fiat 508 del 1938. Il medico campobellese, esponente di punta della scuola di Mazara del Vallo, ha preso il comando nella seconda giornata, la tappa più lunga sulle storiche strade delle Madonie, ma fino alla fine l'hanno insidiato Angelo Accardo e Linda Messina (Fiat 1100 del 1957), che hanno chiuso con un divario di sole 78 penalità. Sul

terzo gradino del podio, nonostante la rottura dello spinterogone sulla Lancia Aprilia del 1938, gli inossidabili Giuliano Canè e Lucia Galliani. Podio mancato per un soffio da Leonardo Fabbri e Vincenzo Bertieri (Volvo PV 544 Sport; gli rimane la soddisfazione del primato di classe 4), che hanno preceduto gli stoici Riccardo Cristina e Sabrina Baroli al volante della stupenda Bugatti T40 del 1927, grazie ai quali la Loro Piana Classic ha conquistato la vittoria tra le Scuderie piazzando tre macchine nei top five. Da segnalare la 22.ma posizione assoluta, terzo di classe 3, di Roberto Giolito (Fiat 500 N del 1959), responsabile di FCA Heritage, presente in forze anche quest'anno per illustrare il sempre maggiore impegno di FCA Group anche nella certificazione delle automobili d'epoca.

Gemellaggio

Naturalmente noi di Automobilismo d'Epoca non abbiamo voluto mancare e per l'occasione abbiamo pensato a una serie di combinazioni legate alla Targa Florio. Innanzitutto, un'auto dal fascino particolare, come la Porsche 356 Pre-A del 1954 messa a disposizione da Simone Tacconi (organizzatore del Bergamo Historic Gran Prix). Un modello che vanta un legame forte con la Targa Florio, così come la Casa di Stoccarda che detiene il mag-



gior numero di vittorie nella gara iridata. Peraltro un prozio di Tacconi, Giulio Foresti, partecipò negli anni Venti a cinque edizioni della "Targa" cogliendo come miglior risultato un terzo posto nel 1922 al volante di una Ballot 2L. E per completare il legame con la "Cursa" abbiamo pensato a una sorta di gemellaggio con un altro mito dell'automobilismo come l'Autodromo di Monza, terzo circuito più antico al mondo dopo Indianapolis e Brooklands (la Targa Florio è la corsa automobilistica più antica



PRIMI IN FAMIGLIA

Sopra: Giuliano Canè controlla il motore della sua Lancia Aprilia. A sinistra: Angelo Accardo e Linda Messina. Sotto: Giovanni Mocerì ha vinto affiancato dalla moglie Valeria Dicembre.



PAESAGGIO
Il nostro equipaggio in azione in uno dei tanti suggestivi passaggi offerti dalla gara siciliana. Il tema paesaggistico è uno dei principali nell'attrarre concorrenti alla Targa Florio.



al mondo). Un'idea condivisa con piacere dalla dall'autodromo brianzolo: la Sias, società che lo gestisce, per la partenza della nostra avventura ha messo a disposizione l'Anello di Alta Velocità, la "Sopraelevata" nel gergo della passione. E concesso l'onore di poter portare sulla carrozzeria della nostra vettura i marchi dell'Autodromo, ufficializzando così la nostra "missione".

Finale col brivido

È stata davvero un'avventura, perché anche quest'anno abbiamo usato l'auto di gara per andare e tornare dalla Sicilia (tranne la tratta Genova-Palermo in traghetto); dove, tra gara e trasferimenti, i chilometri da percorrere superavano abbondantemente i 1.200. Peraltro la "nostra" 356 non è esattamente turistica: nata come auto da corsa, monta un motore da 1,5 litri preparato con tanto di scarico piuttosto libero, perciò sopra i 110 km/h nell'abitacolo il sound comincia a farsi "prepotente". Nei tratti misti, invece, affondando l'acceleratore la musicalità cupa del quattro cilindri teutonico è un piacere, accompagnata da una bella spin-

ta del motore preparato, che dai 65 Cv originali è passato a quasi 100. Niente male, dati i soli 750 kg di peso! Anche in fatto di guidabilità la 356 si è fatta apprezzare, anche in proporzione all'anagrafe, sia sulle movimentate strade delle Madonie sia sul bellissimo tratto di litoranea che da Capo d'Orlando porta a Cefalù e nonostante qualche ondeggiamento sulle imperfezioni del fondo stradale (tutt'altro che rare in Sicilia) trasmesse dagli pneumatici Dunlop Racing utilizzati. Insomma, la "Fraulein" si è com-

portata bene, marciando come un orologio, con l'unico "vizio" di essere piuttosto "assetata". Almeno fino a tre chilometri dal traguardo, quando proprio nel centro di Palermo la frizione ha ceduto di schianto. Nonostante questo, con qualche numero da circo, abbiamo avuto la soddisfazione di tagliare il traguardo in una onorevole 7^a posizione di Classe 2. Niente male se pensiamo che entrambi eravamo digiuni di Regolarità e, dopo avere pagato un ritardo nelle fasi iniziali, ce la siamo presa comoda.



PORTELLO PRESENTE

Sotto: il poker di vetture schierato dalla Scuderia del Portello, in primo piano la Giulietta "Sebring", dietro una Giulietta Zagato, una GTA, la Giulia che ha portato a termine la Pechino-Parigi 2016 e la sempre ammiratissima Giulia familiare al seguito come assistenza. A sinistra, una Bandini e una Fiat Abarth 124 Gruppo 4; sopra, una rossa barchetta al seguito della gara da... infiltrata.



STOICI

Sopra: Riccardo Cristina e Sabrina Baroli hanno avuto la grande soddisfazione di portare fino al quarto posto assoluto la stupenda Bugatti T40 del 1927.



FOLCLORE

Sopra: Francesco Sticchi Damiani e Raffaele Pinto, 15esimi assoluti e secondi di Classe 2 con la bella Lancia Aurelia B20. Sotto: un gregge di pecore attraversa il percorso: quello degli animali era un folcloristico rischio presente anche ai tempi della gara di velocità.



356 Pre-A

PORSCHE "DOUBLE FACE"

La 356 Pre-A che abbiamo usato alla Targa Florio vanta una storia particolare e un ricco palmarès. Costruita nel 1954 per le corse, quindi priva di rivestimenti e paraurti, con gabbia di sicurezza, cinghiette ferma cofano, parabrezza a spigolo centrale in pezzo unico, comincia la carriera sportiva disputando diversi rally e gare in salita in Svezia. Poi varca l'Oceano in direzione Miami, disputando diverse gare anche in terra americana. Negli anni torna in Europa, passando nelle mani dell'attuale proprietario, e disputa il campionato continentale. Quindi viene restaurata completamente e omologata stradale, viene asportata la gabbia di sicurezza pur lasciando gli attacchi, sono applicati tutti i rivestimenti interni originali e montato un motore stradale. Ma la vocazione corsaiola non è stata soffocata, perché la "Porschina" è stata spesso riportata in condizioni corsaiole, con motore preparato e nei casi in cui è richiesto il roll-bar, per partecipare a diverse competizioni internazionali: tra queste, Oldtimer GP Nürburgring, Le Mans Classic, Spa Six Hours, Coppa Intereuropa, Vernasca Silver Flag, GP di Tunisi, GP di Tangeri, Winter Marathon, Winterace. E ora, anche la Targa Florio.

