

# 1906

## I EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 1<sup>ST</sup> EDITION

La Targa Florio inaugura la sua prima edizione il 6 maggio del 1906.

Quella che diventerà la storica e leggendaria corsa automobilista conosciuta in tutto il mondo ha come ideatore, padrino e promotore Vincenzo Florio, che ne farà la sua gioia, la sua creatura da curare e in cui canalizzare parte della sua energia e delle sue capacità organizzative e imprenditoriali.

La gara, al suo esordio, prevede tre giri intorno a quello che viene chiamato il "Grande Circuito delle Madonie". Un lungo percorso che attraversa i paesi intorno al massiccio montuoso siciliano: Cerda, Caltavuturo, Castellana Sicula, Petralia Sottana, Geraci Siculo, Castelbuono, Isnello, Collesano e Campofelice di Roccella.

Il lancio di questa manifestazione rappresenta una svolta epocale per l'isola considerate le condizioni sociali ed economiche della Sicilia dell'epoca, caratterizzata da un'esclusiva tradizione rurale fatta di contadini, vaste distese di terra arida da coltivare, cavalli e carretti. Una terra in cui un'automobile appare come un'invenzione luciferina o comunque una stramberia da baroni viziosi e con tanto tempo da perdere.

La grande gara attira nobili e imprenditori non solo da tutta la Sicilia, ma da tutta l'Europa, soprattutto dalla Francia, nazione che per prima ha concentrato le sue attenzioni sul mondo dell'auto.

La tavola che raffigura la prima edizione della Targa Florio raggruppa tutti gli elementi emblematici della manifestazione: in alto a destra troviamo un quadro del pittore triestino Marcello Dudovich raffigurante il patron della gara Vincenzo Florio e la cognata Franca. Sotto troviamo una riproduzione della copertina del primo numero di *Rapiditas*, la rivista che Florio crea per l'occasione. Interessante notare come campeggi un altro emblematico dipinto, questa volta di Duilio Cabellotti, che raffigura cinque piloti concentrati a guardare il teschio di un cavallo. Immediato il significato metaforico dell'opera: l'era del quadrupede è al crepuscolo, cavalli meccanici ed elettrici rombano e l'evoluzione sarà inarrestabile.

Il soggetto principale della tavola resta comunque il vincitore della gara. Il primo a tagliare il traguardo è il piemontese Alessandro Cagno al volante di una Itala grigio perla.

*Targa Florio 1<sup>st</sup> Edition fell on 6<sup>th</sup> May 1906.*

*The car race - that will become the most historical and legendary one in the world - was conceived by Vincenzo Florio, sponsor and fosterer. The race will be his joy, his own creature to take care of, which canalize the most part of his energies and organisational and entrepreneurial capabilities.*

*The race, at its real beginning, contemplated three rides along the so-called "Grande Circuito delle Madonie", a long run that went through several villages around the Sicilian chain: Cerda, Caltavuturo, Castellana Sicula, Petralia Sottana, Geraci Siculo, Castelbuono, Isnello, Collesano and Campofelice di Roccella.*

*The new rally represented an epochal turning point for Sicily. In the first years of the 20<sup>th</sup> century, the Island was characterized by a rural tradition, made of countrymen, wide arid lands, horses and carts. In short, it was a place where cars still appeared as a demoniac invention or, at most, a drollery for fowl barons who could waste their time.*

*The great race attached nobleman and enterprisers, who came from Sicily and the whole Europe too, above all from France, the first country that focused its attention on cars world.*

*The picture that represents the Targa Florio 1<sup>st</sup> Edition groups all the significant elements linked to the event: on the right top side there's a picture by Marcello Dudovich, who painted the race patron Vincenzo Florio and his sister-in-law Franca.*

*Below, a replica of the first issue cover of Rapiditas, the magazine Vincenzo Florio created for the occasion. It's interesting to notice how relevant is the picture by Duilio Cabellotti, that represents five pilots bent on an horse skull. The metaphorical meaning is clear: the animal era is at its end, while mechanical and electrical horses roars and revolutions is unstoppable.*

*Anyway, the main subject of the whole picture is still the race winner: the first to cross the finish line was the Piedmontese pilot Alessandro Cagno with his griseous Itala.*

### I EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 1<sup>ST</sup> EDITION

6 MAGGIO 1906 / 6<sup>TH</sup> MAT 1906

**Partecipanti iniziali / Starting pilots:** 10

**Circuito / Speedway:** Grande circuito delle Madonie

**Giri / Rides:** 3

**Classifica / Ranking:**

1 - Alessandro Cagno - Itala 35-40 HP - 9h 32m 22s

2 - Ettore Graziani - Itala 35-40 HP - 10h 05m 32s

3 - Louis Bablot - Berliet 24-40 HP - 10h 20m 05s



# 1962

All'inizio del '62 il Commissione Sportiva Internazionale e la Federation Internationale de l'Automobile mettono in atto alcune modifiche al regolamento delle corse, riservando il Mondiale marche non più alle vetture sport, ma solo alle gran turismo. Una decisione tale non poteva che far storcere il naso agli organizzatori delle corse classiche che cominciano a temere un calo d'attenzione da parte del pubblico e delle case automobilistiche.

In risposta a questa nuova disposizione gli organizzatori rispondono con l'istituzione di un nuovo Challenge di velocità e durata riservato ai prototipi. A catena le due federazioni sportive rispondono con l'istituzione di un'altra Coppa C.S.I. Costruttori vetture sport.

Morale: la Targa assume validità per quattro diversi campionati. Ricapitolando: Campionato internazionale marche gran turismo, Campionato coppa C.S.I. costruttori vetture sport, Challenge mondiale di velocità e durata GT e prototipi e Campionato italiano velocità GT e sport.

Alla gara partecipano la Ferrari con tre equipaggi, rappresentati dalle coppie di piloti: Baghetti - Bandini, Mairesse - Rodriguez e Phill Hill e Gendebien. La Porsche dal canto suo si presenta con due equipaggi iscritti dalla scuderia Serenissima capitanati da Gurney - Bonnier e Vaccarella - Graham Hill. Infine presente anche la Maserati e naturalmente un grandissimo parco di vetture GT, principalmente Alfa Romeo modello Giulietta.

Ancora una volta la Targa è un appuntamento attesissimo, affissioni come quelle riportate nella tavola tappezzano i paesi e le città siciliane. Annunciano l'evento insieme a banditori che per l'occasione inventano filastrocche e strilli per informare la cittadinanza ed evitare inutili incidenti.

Al duo Mairesse - Rodriguez viene affiancato Gendebien che riuscendo ad amministrare in maniera eccellente il vantaggio accumulato dai due compagni di squadra porta la Ferrari alla vittoria. Per lui è la terza alla Targa Florio.

*At the beginning of 1962, the International Sporting Commission and the Federation Internationale de l'Automobile take some car rules amendments, reserving the Brands World Championship to the touring cars, and no longer to sport cars.*

*Such a decision obviously turns the organisers nose up, who feared a loss of attention by the public and the car companies.*

*In response to this new provision, organisers answer creating a new speed and length Challenge reserved to the prototypes.*

*This causes a chain reaction from the two sport federations, that establish another C.S.I. Cup sport automakers.*

*In this way, Targa Florio obtains validity for four different championships: International Championship touring cars brands, C.S.I. Cup sport automakers, World speed and length Challenge CT and prototypes, Italian speed Championship TC and sport cars.*

*Ferrari attends the race with three crews, made by the couples Baghetti - Bandini, Mairesse - Rodriguez and Phill Hill - Gendebien. Porsche, on the other hand, deploys two teams registered by Serenissima and composed by Gurney - Bonnier and Vaccarella - Graham Hill. Lastly, also Maserati attends the competition, together with lots of TCs, especially Alfa Romeo's Giuliettas.*

*Once again, Targa Florio is a strongly waited appointment, and lots of billboards, like the ones reproduced on the table, wallpaper the Sicilian villages and cities. They announce the event together with some criers who invent for the occasion rhymes and screams to inform the people and avoid useless accidents.*

*The duo Mairesse - Rodriguez is assisted by Gendebien who, managing in a great way the vantage build up by the two teammates, means victory to Ferrari. This is the 3<sup>rd</sup> Targa Florio he wins.*

**XLVI EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 46<sup>TH</sup> EDITION**  
**6 MAGGIO 1962 / 6<sup>TH</sup> MAY 1962**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 46**  
**Circuito / Speedway: Piccolo Circuito delle Madonie**  
**Giri / Rides: 10**

**Classifica / Ranking:**  
 Willy Mairesse - Ricardo Rodriguez - Olivier Gendebien - Ferrari 246 SP - 7h 2m 56s  
 Giancarlo Baghetti - Lorenzo Bandini - Ferrari 196SP - 7h 14m 24s  
 Nino Vaccarella - Joakim Bonnier - Porsche 718 GTR - 7h 17m 20s



# 1907

Un successo clamoroso ha travolto la prima Targa, tanto che per la seconda Vincenzo Florio decide di non badare a spese ampliando box, strutture e imbastendo "primitive" campagne pubblicitarie.

Tutto questo porterà a un vero e proprio boom sia per quanto concerne il numero degli equipaggi (quadruplicando i partecipanti), che di pubblico.

Le auto si sfideranno ancora sul "Gran circuito delle Madonie" e a vincere sarà Felice Nazzaro, piemontese anche lui come il suo predecessore. La vittoria di Nazzaro, insieme al gran clamore legato al successo della manifestazione, rappresentano una doppia ed equivalente gioia per Vincenzo Florio. Fra il vincitore e il padrino della manifestazione, infatti, si è stabilito un forte legame grazie all'amore e la passione per le auto. Il pilota con la sua intelligenza e sapienza, benché fosse un semplice operaio della Fiat, colpisce talmente tanto il ricco siciliano che egli lo vuole a tutti i costi alle sue dipendenze.

La tavola riprende la Fiat 28-40 HP rosso fiammante guidata da Felice Nazzaro per le strade di Petralia Sottana. Questa non è certo un'immagine casuale: la corsa delle auto, d'altro canto, non attraversa il centro di tutti i paesi delle Madonie, ma solo di alcuni tra cui Petralia appunto, Castelbuono e Collesano.

Da segnalare il secondo classificato, Vincenzo Lancia, il fondatore di quella casa automobilistica che proprio alla Targa Florio conquisterà numerose vittorie.

Sulla destra del dipinto troviamo la riproduzione di un'inserzione pubblicitaria della Michelin, l'azienda che ha fornito le gomme a tutte le auto in gara, che riprende la classifica definitiva di questa seconda edizione.

*The Targa Florio 1st Edition had so much success that Vincenzo Florio decides to improve the second one enlarging boxes and structures, and starting a "primitive" advertising promotion.*

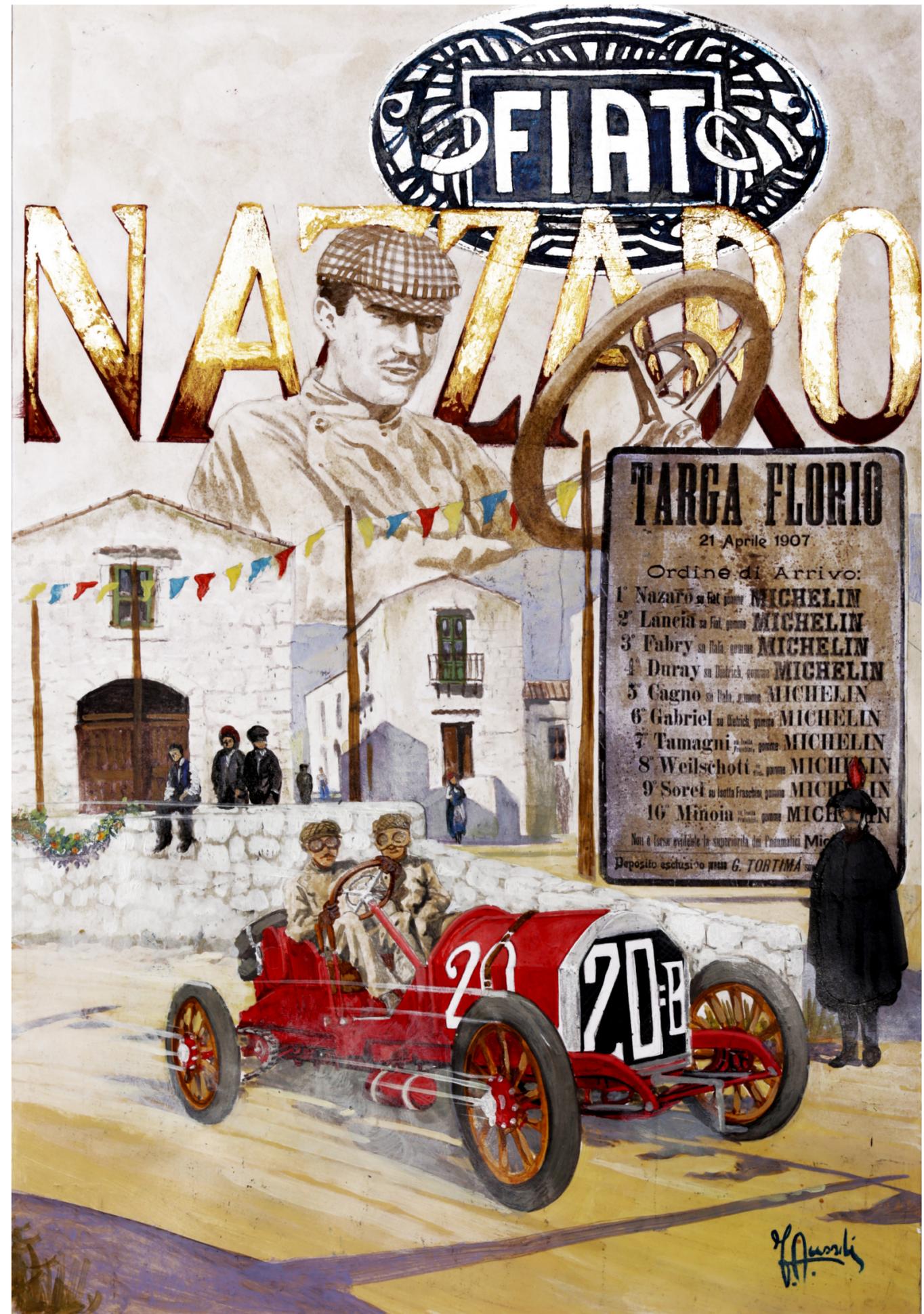
*This operation results in a sheer boom, affecting both pilots (they were quadrupled compared to the previous edition) and public attendance.*

*Even the second race unrolls on the "Grande circuito delle Madonie", and the winner is Felice Nazzaro, a Piedmontese like the 1st Edition victor. This victory and the great clamour obtained by the event represent a double joy for Vincenzo Florio. In fact, between the winner and the race sponsor a strong fellowship was born, due to their common love and passion for cars. Although Nazzaro was a simple Fiat factory worker, thanks to his intelligence and knowledge he is able to catch the rich Sicilian's attention inasmuch Florio wants him at his own dependences.*

*The picture illustrates the bright red Fiat 28-40 HP driven by Felice Nazzaro through the roads of Petralia Sottana. This is not a casual image: the car race doesn't cross all the villages along the ride, but only a few ones, like Petralia, Castelbuono and Collesano.*

*The 2nd classified is remarkable too: it is Vincenzo Lancia, the future fundator of the homonym car company, that will conquer lots of victories during the following Targa Florio editions.*

*On the right side, instead, there is a replica of an advertisement made by Michelin (the company that provided the tyres for all the cars), enumerating the ultimate ranking of the Targa Florio 2nd Edition.*



## II EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 2<sup>ND</sup> EDITION 21 APRILE 1907 / 21<sup>ST</sup> APRIL 1906

**Partecipanti iniziali / Starting pilots:** 46  
**Circuito / Speedway:** Grande circuito delle Madonie  
**Giri / Rides:** 3

**Classifica / Ranking:**  
Felice Nazzaro - Fiat 28/40 HP - 8h 17m 36s  
Vincenzo Lancia - Fiat 28/40 HP - 8h 29m 29s  
Maurice Fabry - Itala 35/45 HP - 8h 32m 47s

# 1919

Dopo la naturale interruzione della gara a causa del violento e drammatico primo conflitto mondiale, in tutta Europa si cerca di tornare alla normalità. E in Sicilia insieme alla pace torna anche la Targa Florio.

Chiusa momentaneamente la concomitanza con il Giro di Sicilia, la manifestazione automobilistica ritrova le sue origini: si correrà di nuovo sulle Madonie e si disputerà su tre giri.

Non mancano, però, alcune auspicate novità: per soddisfare le esigenze organizzative e logistiche delle case automobilistiche italiane e straniere che decidono di prendere parte alla sfida, Vincenzo Florio fa edificare nuovi box, nuove strutture ricettive e nuove tribune. Da Buonfornello alla Stazione Fiumetorto (detta anche stazione di Cerda), anche per consentire un maggiore afflusso di pubblico, nasce quel luogo fondamentale per la storia della gara, che rimarrà una terra sacra per tutti gli appassionati: Floriopoli.

Nel dipinto è possibile avere una concreta idea visiva del nuovo tracciato che si decide di istituzionalizzare per la manifestazione. Gli organizzatori decidono di ridurre il tracciato del circuito, tagliando fuori dal percorso quei paesi della parte alta delle Madonie e far passare la gara proprio per il centro di altri paesi limitrofi, come per esempio Polizzi Generosa.

Prendono parte alla corsa piloti di grandissimo prestigio e ormai affermati come Boillot, Ascari, Campari, Silocchi e Snipe. A questi si accodano nuovi pionieri e sperimentatori dei cavalli meccanici. Da notare fra questi ultimi un giovane sconosciuto Enzo Ferrari da Modena che su una C.M.N. 15/20 HP fa il suo debutto nel mondo della Targa.

Come si vince dall'acquerello a tagliare per primo il traguardo è il francese Boillot su una Peugeot 25 HP.

*After the natural break due to the violent and dramatic First World War, Europe tries to get back to normal. And, together with peace, even Targa Florio comes back in Sicily.*

*Even if the conjuncture with "Giro di Sicilia" is momentary stopped, however the car racing comes back to its own origins: it will be run around Madonie and will be composed by three lapses.*

*There are, anyway, some news: in order to satisfy the logistic and organisational needs of Italian and foreign competing car companies, Vincenzo Florio builds news boxes, tourist accommodations and galleries. To huge the audience, moreover, between Buonfornello and Fiumetorto Station (the so called Cerda Station) a place was founded, that will become fundamental for the competition history and will always be sacred for all the devotees: Floriopoli.*

*In the picture you can have a concrete visual idea of the new track, institutionalised for the occasion. Organisers decide to shorten the road layout, cutting off the villages in the upper part of Madonie Chain, and letting the competition to go across the neighbouring centres, for example Polizzi Generosa.*

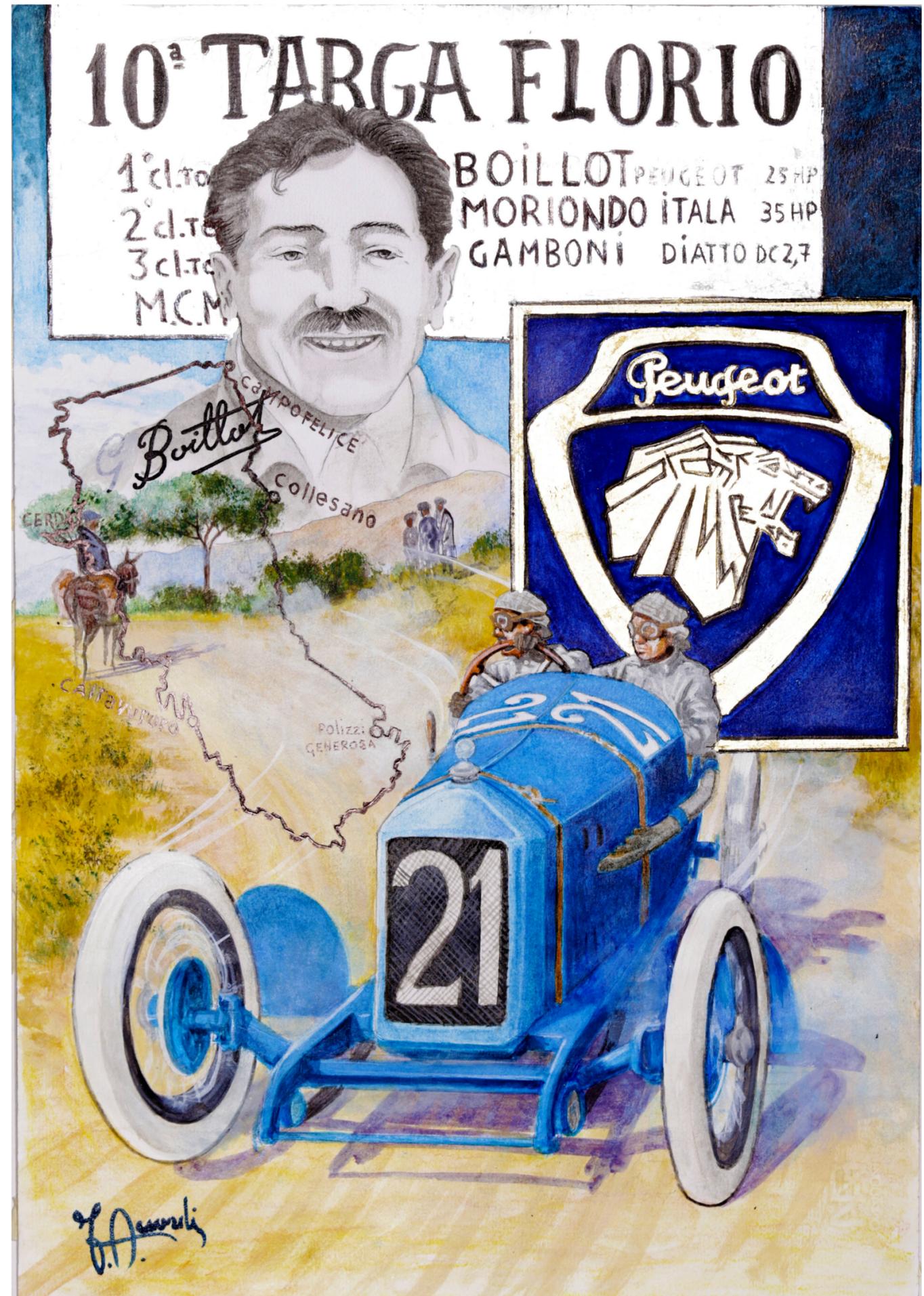
*The race is attended by great names and successful pilots, like Boillot, Ascari, Campari, Silocchi and Snipe. In addition, there are new pioneers and investigators: among them an unknown young, Enzo Ferrari from Modena, who debuts at the Targa Florio with his C.M.N. 15/20 HP.*

*As can be seen from the watercolor, the first who crosses the line is the French pilot Boillot with his Peugeot 25 HP.*

**X EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 10<sup>TH</sup> EDITION**  
23 NOVEMBRE 1919 / 23<sup>RD</sup> NOVEMBER 1919

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 21**  
**Circuito / Speedway: Medio Circuito delle Madonie**  
**Giri / Rides: 3**

**Classifica / Ranking:**  
André Boillot - Peugeot 25 HP - 7h 51m 1s  
Antonio Moriondo - Itala 35 HP - 8h 21m 46s  
Domenico Gamboni - DIATTO DC - 8h 33m 28s



# 1959

Nel 1959 lo storico direttore e organizzatore della Targa non assiste alla sua gara. Infatti, il 6 gennaio di quello stesso anno Vincenzo Florio muore a Epernay in Francia.

Rimettere in piedi il comitato promotore è la prima delle necessità per non interrompere la tradizione. Si decide così di nominare alla presidenza la moglie del defunto patron, Donna Lucia, coadiuvata dal nipote Vincenzo (Cecè) Paladino e dagli altri amici storici e partner del defunto fondatore.

La corsa si disputerà e si vestirà ancora una volta della validità mondiale. La sfida siciliana fa inoltre da sfondo alle sfide di un nuovo duello automobilistico: quello fra la Porsche e la Ferrari.

Dopo una partenza brillante della Ferrari di Gurney, sarà la Porsche a conquistare tutti e tre i gradini più alti del podio.

La tavola immortala il trionfo delle auto che si aggiudicheranno il primo e il secondo posto in classifica, rispettivamente: la 718 RSK guidata da Edgar Barh e Wolfgang Seidel, dei quali ritroviamo anche i volti soddisfatti, e la 550 A- RS di Herberth Linge e Guido Scagliarini.

*In 1959 the historical Targa Florio director and organiser doesn't attend his race. On 6th January, in fact, Vincenzo Florio dies at Epernay in France.*

*Restoring the promoter committee is necessary to avoid the break of the tradition. Decisions are then taken to name as a president the late sponsor's wife, Donna Lucia, assisted by the nephew Vincenzo "Cecè" Paladino and other long-term Vincenzo's friends and partners.*

*This way, the competition will take place and will have again a worldwide validity. The Sicilian challenge will provide as a background for a new car duel: the one between Porsche and Ferrari.*

*After a successful starting of Gurney's Ferrari, Porsche succeeds in conquering all the three top positions.*

*The table captures the triumph of the car that gain the 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> place: respectively the 718 RSK driven by Edgar Barh and Wolfgang Seidel, portrayed in a smiling attitude, and the 550 A-RS led by Herberth Linge and Guido Scagliarini.*

**XLIII EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 43<sup>RD</sup> EDITION**  
**24 MAGGIO 1959 / 24<sup>TH</sup> MAY 1959**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 51**  
**Circuito / Speedway:** Piccolo circuito delle Madonie  
**Giri / Rides: 14**

**Classifica / Ranking:**  
Edgar Barh - Wolfgang Seidel - Porsche 718 RSK - 11h 2m 21s  
Herberth Linge - Guido Scagliarini - Porsche 550 A- RS - 11h 22m 20s  
Huschke Von Hastein - Antonio Pucci - Porsche 356 A C - 11h 31m 44s



# 1931 - 1932

Le due edizioni rappresentate nella tavola ritraggono l'ascesa in terra siciliana di un grande pilota che rimarrà sempre impresso nella memoria collettiva: Tazio Nuvolari.

Il 1931 vede il ritorno della sfida automobilistica sul Grande circuito delle Madonie. Le forti piogge dei mesi precedenti la Targa causano delle frane nelle zone fra Caltavuturo, Scillato e Collesano costringendo gli organizzatori a ripiegare sul vecchio tracciato. Dopo il via dato da Italo Balbo, membro di spicco del partito fascista, la gara svela da subito la sua spettacolarità. Il cambio pista non spaventa affatto i piloti, soprattutto grandi campioni come Varzi, al volante di una Bugatti 51, e Nuvolari, che si appresta a vincere su una Alfa Romeo 8C 2.3, che non risparmiano agli spettatori uno spettacolo emozionante a colpi di sorpassi e duelli senza esclusione di colpi. Un peggioramento delle condizioni meteo e il sopraggiungere della pioggia portano il pilota Bugatti a rallentare. Le Alfa Romeo di Nuvolari e Borzacchini, grazie ai parafranghi montati sin dal principio della corsa, non vengono svantaggiate dal terreno bagnato, consentendo il sorpasso su Varzi senza difficoltà. Tazio Nuvolari vince, non solo garantendo una nuova supremazia dell'Alfa sulla Bugatti, ma battendo finalmente il suo storico rivale.

Piccola curiosità: sulla tavola si può apprezzare la riproduzione di una spilla a forma di tartaruga con le iniziali del vincitore. Si tratta di un dono di Gabriele D'Annunzio al pilota come omaggio per le numerose vittorie in giro per il mondo. Il biglietto di accompagnamento al presente riporta: "L'animale più lento per l'uomo più veloce".

Un grande debutto strutturale segna, invece, la trentatreesima edizione della Targa Florio. A causa delle pessime condizioni meteo dell'edizione dell'anno precedente e grazie alle sovvenzioni del governo, Vincenzo Florio e gli altri organizzatori decidono di costruire una bretella che consenta di ridurre il tracciato della gara ed evitare definitivamente la parte alta delle Madonie. Si delinea così la configurazione del percorso che da ora in poi ospiterà, fino alla sua ultima edizione, la corsa sportiva siciliana. Con i suoi settantadue chilometri, nasce finalmente il Piccolo circuito delle Madonie.

Le modifiche al tracciato, è bene sottolinearlo, non renderanno la corsa più semplice per i piloti e gli addetti ai lavori. Prova ne è questa piccola leggenda che circola fra testimoni e appassionati: si narra che prima del via Nuvolari abbia stabilito con il suo meccanico (e suo compagno in auto), che soffriva parecchio le curve, un segnale per avvisarlo dell'imminenza di queste ultime. Un segnale che avrebbe consentito al secondo in auto di accovacciarsi per combattere i fastidi da mal d'auto. Morale della favola: il meccanico è rimasto accovacciato sul sedile praticamente per tutta la corsa.

Nonostante il nuovo circuito e nonostante il meccanico accucciato sul sedile accanto, il pilota Alfa Romeo resta l'unico e solo protagonista della gara, che domina dal principio alla fine, stabilendo un record di velocità che rimarrà imbattuto fino al 1952.

*The two editions illustrated by the table portray the Sicilian rise of a great pilot who will stay forever in everyone's memory: Tazio Nuvolari. In 1931 the car race goes back to the "Grande Circuito delle Madonie". During the months preceding the Targa advent, heavy rainfall caused landslides in the area around Caltavuturo, Scillato and Collesano, so the organisers were obliged to switch up to the old track. After the starting signal given by Italo Balbo, a fascist party key member, the competition is immediately hot and spectacular. The changed track can't scare the pilots, above all some great champions like Varzi, dealing a Bugatti 51, and Nuvolari, who is going to win with his Alfa Romeo BC2.3. The two both offer the public an exciting show full of overtakings and duels, no holds barred. When it starts raining, the Bugatti pilot must slow down. On the contrary, Nuvolari and Borzacchini Alfa Romeos - thanks to their fenders assembled till the real beginning of the race - have no disadvantage from the wet ground, so they can easily overtake Varzi. Tazio Nuvolari wins and grants the new supremacy of Alfa Romeo over Bugatti, beating his old enemy too.*

*A little curiosity about the table: it shows a replica of a turtle shaped brooch with the winner's initials. It is a gift that Gabriele D'Annunzio gave the pilot to celebrate his numerous victories around the world. A letter attached says: "The slowest animal for the fastest man".*

*The Targa Florio 33rd Edition brings a great structural opening. Due to the bad weather conditions that afflicted the previous competition, and thanks to the government subsidies, Vincenzo Florio and the organisers decide to build up a motorway link road reducing the race layout and avoiding the upper part of Madonie Chain. This change defines the track that will host the Sicilian competition till its last edition. With its 72 km, the "Piccolo Circuito delle Madonie" finally comes into being.*

*It's important to underline that those changes don't simplify the race neither for the pilots or the insiders. A proof is the legend that spreads among witnesses and fans: story goes that, before the starting signal, Nuvolari discussed with his mechanic (and car partner too) a special sign to alert him about incoming corners. In fact, as the Second got carsick on the corners, the sign gave him the time to squat in the seat and counteract the symptoms. The bottom line is that the mechanic spent the whole race squatting in the seat.*

*Despite the new speedway and the mechanic squatted at his side, the Alfa Romeo pilot is the undisputed protagonist of the competition, that he manages from the real beginning till the end, establishing a speed record that will be undefeated till 1952.*

**XXII EDIZIONE TARGA FLORIO /  
TARGA FLORIO 22<sup>ND</sup> EDITION  
10 MAGGIO 1931 / 10<sup>TH</sup> MAY 1931**

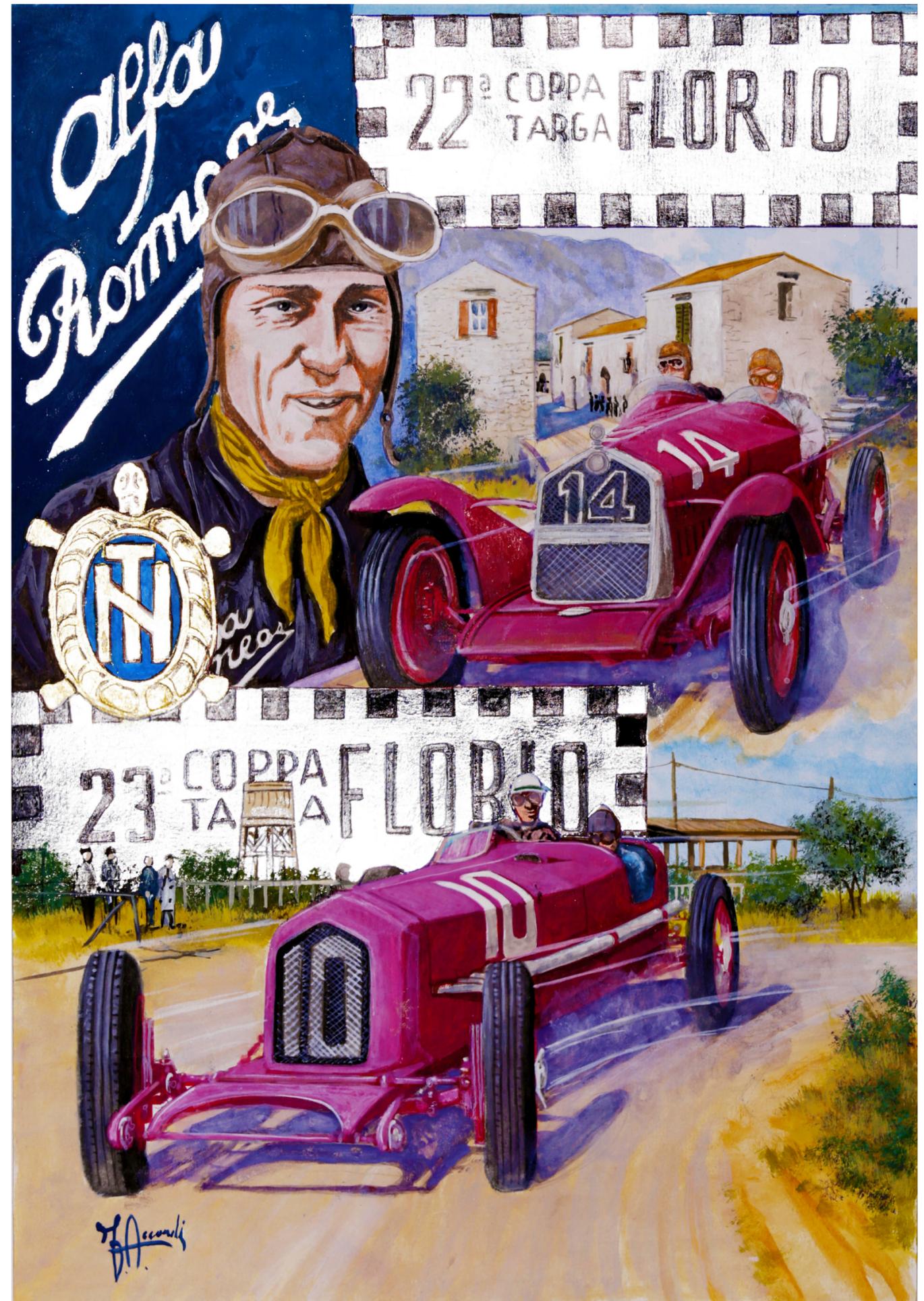
**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 13  
Circuito / Speedway: Grande circuito delle Madonie**

**Classifica / Ranking:**  
Tazio Nuvolari - Alfa Romeo 8C 2.3 - 9h 0m 27s  
Baconin Borzacchini - Alfa Romeo 1750 GS - 9h 02m 44s  
Achille Varzi - Bugatti 51 - 9h 07m 53s

**XXIII EDIZIONE TARGA FLORIO /  
TARGA FLORIO 23<sup>RD</sup> EDITION  
8 MAGGIO 1932 / 8<sup>TH</sup> MAY 1932**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 16  
Circuito / Speedway: Piccolo circuito delle Madonie**

**Classifica / Ranking:**  
Tazio Nuvolari - Alfa Romeo 8C 2.3 Monza - 7h 15m 50s  
Baconin Borzacchini - Alfa Romeo 8C 2.3 Monza - 7h 21m 29s  
Luois Chiron/Achille Varzi - Bugatti 51 - 7h 35m 20s



# 1953

Tornato Vincenzo Florio attore principale della Targa, il successo è assicurato.

Nel 1953 assistiamo al ritorno delle squadre ufficiali delle grandi case automobilistiche italiane e straniere. Ferrari, Jaguar, Lancia, Maserati, Cisitalia, Frazer Nash compongono il prestigioso parco auto disposto sulla griglia di partenza.

Un blu intenso fa da sfondo alla tavola che ci riporta in questa splendida annata. È il blu della Lancia che ancora una volta trionfa, è il blu scuro del cielo carico di pioggia sul "Piccolo delle Madonie" che non da tregua ai professionisti in gara. Piloti di tutto rispetto come Maglioli, Bracco, Giletti e Taruffi, tra i quali però spicca una vera star internazionale: Juan Manuel Fangio, il campione di formula uno argentino, per la prima volta alla Targa alla guida della Maserati di un rosso scintillante ritratta in alto nell'acquerello.

Una corsa senza fiato per la vittoria vede un ritmico alternarsi di diversi protagonisti in testa alla gara. All'inizio sembra prevalere Taruffi su Maglioli e Giletti, la fine del temporale consente però una spettacolare rimonta. Infatti, un'improvvisa sbandata fa uscire fuori strada l'auto di Taruffi e lo costringe a ritirarsi. A ricevere i complimenti del patron, come si può vedere dalla tavola, sarà Maglioli che brucerà sul tempo tutti gli altri concorrenti.

*As Vincenzo Florio is the Targa leading man again, success is assured.*

*In 1953 official teams of the major italian and foreign car companies come back to the race. Ferrari, Jaguar, Lancia, Maserati, Cisitalia, Frazer Nash make up the prestigious motor pool lying on the starting line.*

*A deep blue is the table background in this dreamy year. It is the Lancia blue, the car company that wins once again, but it's also the deep blue of the welling sky over the "Piccolo delle Madonie", that doesn't give the competitors a rest. Among them, some highly respected pilots like Maglioli, Bracco, Giletti and Taruffi, including in particular an international star: Juan Manuel Fangio, the F1 Argentine champion, who attends the Targa for the very first time driving the shiny red Maserati portrayed up in the watercolour. A breathless run for victory sees a rhythmic alternating of different protagonists at the front of the battle. In the beginning Taruffi prevails on Maglioli and Giletti, but as the rain ends there is a spectacular comeback. In fact, an sudden skid leads the Taruffi's car out of the street, forcing him to retire from the race. As you can see from the table, it's Maglioli, beating everyone to the punch, to be congratulated by the sponsor.*



**XXXVII EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 37<sup>TH</sup> EDITION**  
**14 MAGGIO 1953 / 14<sup>TH</sup> MAY 1953**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 43**  
**Circuito / Speedway: Piccolo Circuito delle Madonie**  
**Giri / Rides: 8**

**Classifica / Ranking:**  
Umberto Maglioli - Lancia D20 - 7h 8m 35s  
Emilio Giletti - Maserati A6 GCS - 7h 10m 15s  
Sergio Mantovani - Juan Manuel Fangio - Maserati A6 GCS - 7h 13m 43s

# 1939 - 1940

Le due edizioni del '39 e del '40 rappresentate nel dipinto ricalcano le precedenti corse senza particolari colpi di scena. Un Villoresi raggiante conquista entrambe le gare a bordo dell'immancabile Maserati, la casa italiana anche nel '40 trionferà conquistando tutte e tre le prime posizioni. Entrambe si svolgono ancora nel nuovo circuito palermitano che non convince fino in fondo appassionati e sportivi. Per ridare energia alla manifestazione per un attimo si pensa di riportarla in quel piccolo circuito madonita che da sempre è stata la sua casa. Ma per le solite ragioni politiche l'idea non si realizzerà. Il 1940 chiuderà un ciclo. Per otto anni la manifestazione siciliana rimarrà congelata a causa del secondo conflitto mondiale, in attesa di rifiorire dalle sue stesse ceneri più grande ed emozionante che mai.

*The two editions, run in 1939 and 1940 and illustrated by the table, repeat the previous competitions without any special turn of events. A glowing Villoresi wins both the races driving his unfailing Maserati, the italian car company that in 1940 triumphs conquering all the three top positions. Both the two races take places on the new track in Palermo, a layout that doesn't really convince fans and sportpeople. In order to give new energy to the competition, the organizers consider to bring it back to the "Piccolo Circuito delle Madonie", that has been the race location till then. But the idea can be achieved due to the already mentioned political reasons. 1940 closes a cycle. The Sicilian event will be frozen because of the Second World War, waiting for a rise from the ashes, greater and more exciting than ever.*

**XXX EDIZIONE TARGA FLORIO -  
III COPPA PRINCIPE DI NAPOLI /  
TARGA FLORIO 30<sup>TH</sup> EDITION -  
3<sup>RD</sup> PRINCIPE DI NAPOLI CUP  
14 MAGGIO 1939 / 14<sup>TH</sup> MAY 1939**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 14  
Circuito / Speedway: Parco della Favorita**

**Classifica / Ranking:**

Luigi Villoresi - Maserati 6C M - 1h 40m 15s  
Piero Taruffi - Maserati 6C M - 1h 42m 5s  
Franco Barbieri - Maserati 6C M - 1h 45m 56s

**XXXI EDIZIONE TARGA FLORIO -  
IV COPPA PRINCIPE DI NAPOLI /  
TARGA FLORIO 31<sup>ST</sup> EDITION -  
4<sup>TH</sup> PRINCIPE DI NAPOLI CUP  
23 MAGGIO 1940 / 23<sup>RD</sup> MAY 1940**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 16  
Circuito / Speedway: Parco della Favorita**

**Classifica / Ranking:**

Luigi Villoresi - Maserati 4C M - 1h 36m 8s  
Franco Cortese - Maserati 4C M - 1h 37m 23s  
Giovanni Rocco - Maserati 4C M - 1h 37m 40s



# 1955

Le speranze e i sogni del padre della Targa Florio nel 1955 vengono finalmente ripagati: la tavola ci mostra una lettera scritta proprio dal patron che ufficializza la validità della gara siciliana come sesta e ultima prova del campionato mondiale vetture sport. Questo passo importante proietta la sua creatura nell'olimpo dell'automobilismo internazionale e non solo: la corsa nostrana diventa così un volano ineccepibile per valorizzare il ruolo delle case costruttrici italiane, e non solo.

La Targa diventa così un vero e proprio evento, non solo sportivo, ma anche di costume: feste, cene, incontri con i più grandi del mondo dell'auto e perché no, scenario per un concorso di bellezza ad hoc. Nella tavola possiamo ammirare le fattezze della miss che posa fra i due vincitori Stirling Moss e Peter Collins.

Ma tornando alla sfida automobilistica, è bene sottolineare che proprio nel 1955 l'ultima prova del campionato è fondamentale: l'ago della bilancia per decretare il vincitore fra due case automobilistiche da sempre in lotta: Mercedes e Ferrari.

Le due case si presentano al Piccolo circuito delle Madonie con un dispiegamento di forze mai visto in Sicilia. La prima si presenta con quattro equipaggi alla guida dei quali alcuni dei piloti più forti in circolazione come Fangio, Moss e Collins, abilmente diretti dal direttore tecnico Alfred Neubauer *habitué* della Targa e personaggio di spicco nel mondo dell'auto. La seconda con cinque equipaggi altrettanto temibili, capitanati da piloti esperti quali Franco Cortese, Eugenio Castellotti e Umberto Maglioli. Subito dopo il via comanda la Mercedes del duo Moss - Collins che mantiene da subito un ritmo di gara impressionante, stabilendo un nuovo record di velocità, riuscendo a compiere il primo giro con due minuti d'anticipo rispetto alla prestazione di Castellotti dell'anno precedente.

Ma ormai i colpi di scena sono un'abitudine sul tracciato siciliano: al quarto giro la Mercedes esce di strada confinando i due piloti stranieri in coda con sei minuti di ritardo.

Da questo momento in poi in tanti si alternano alla testa della corsa tra cui una delle altre Mercedes in gara, quella guidata dall'argentino Fangio, e la Ferrari numero 116 di Castellotti.

Ma non c'è nulla da fare, come ritratto nell'acquerello, a trionfare è la Mercedes di Moss e Collins che lentamente e nel corso degli ultimi giri riesce nell'impresa, scalando gli avversari posizione dopo posizione. Regalano così alla Mercedes la vittoria alla Targa dopo trentuno anni e il campionato mondiale.

*In 1955 the Targa Florio father's dreams come true: the image shows a letter written by the sponsor which formalize the Sicilian race as the 6th and last competition of the world championship for sport cars. This important step throws his beloved creature to the top of international car racing: consequently the race becomes a perfect flywheel to enhance the Italian car companies, and not just them. Targa Florio is now a real event, not only a sporting, but also a social one: parties, lunches, meeting with the most important ones in the car world and even the background for a beauty contest ad hoc. In the table you can admire the beautiful Targa Florio miss posing between the two winner Stirling Moss and Peter Collins.*

*Regarding the car challenge, right in 1955 the last championship competition tips the balance, deciding the winner between the two car companies always at war: Mercedes and Ferrari.*

*The two makers show up to the "Piccolo circuito delle Madonie" with a deployment never seen before in Sicily. The first one lines up four crews led by some of the strongest pilots available, like Fangio, Moss and Collins, cleverly directed by Alfred Neubauer, a veteran technical director of the Targa and very high-profile in the car world. The second one plays with five no less fierce teams, led by experienced pilot such as Franco Cortese, Eugenio Castellotti and Umberto Maglioli.*

*After the starting signal, the Mercedes duo Moss-Collins leads the race, keeping an impressive pace, establishing a new speed record and finishing the 1st ride two minutes in advance of the time performed by Castellotti the previous year.*

*But the Sicilian track is used to twist: during the 4th ride Mercedes derails pushing the foreign pilots to the tail with six minutes late.*

*From that moment, many crews alternate in the lead of the race, among them a still competing Mercedes team, led by the Argentine Fangio, and Castellotti's Ferrari, n°116.*

*But there's nothing to do. As the watercolour shows, Mercedes wins, with Moss and Collins who, during the last rides, slowly succeed in overcoming the opponents, giving Mercedes the first victory after 31 years and the world championship title too.*

**XXXIX EDIZIONE TARGA FLORIO / TARGA FLORIO 39TH EDITION**  
**16 OTTOBRE 1955 / 16TH OCTOBER 1955**

**Partecipanti iniziali / Starting pilots: 47**  
**Circuito / Speedway: Piccolo Circuito delle Madonie**  
**Giri / Rides: 13**

**Classifica / Ranking:**  
 Stirling Moss - Peter Collins - Mercedes 300 SLR - 9h 43m 14s  
 Juan Manuel Fangio - Karl Kling - Mercedes 300 SLR - 9h 47m 54s  
 Eugenio Castellotti - Robert Manzon - Ferrari 857S - 9h 53m 20s

