

Targa Florio



1970: Jo Siffert no 908/3. Repare a proximidade do público.

Targa Florio

A história de uma das mais difíceis e disputadas corridas de endurance de todos os tempos, em que a Porsche conseguiu vitórias inesquecíveis.

Texto e pesquisa: Henrique Cirello

Imagine uma corrida de automóveis na qual uma distância de mais de 700 quilômetros fosse parte secundária da dificuldade. Em seguida, inclua um percurso quase sem retas, com curvas na maioria muito fechadas, em trechos que passam por vilas e entre montanhas, desfiladeiros e precipícios. Finalmente, complete com vias estreitas, esburacadas, empoiradas, um calor senegalesco e, ufa, um público fanático que invade a pista.

Foi neste cenário que Vincenzo Florio, conde um pouco esnobe e extravagante, apaixonado por carros, concebeu em 1906 aquela que ao longo dos anos ficou internacionalmente conhecida como "Targa Florio", onde foram protagonizadas algumas das mais memoráveis provas de endurance do século 20. A corrida foi assim nomeada porque o Conde Florio ofereceu como prêmio uma placa (targa em italiano). Vincenzo Florio era membro de abastada família siciliana de Palermo, com negócios em imóveis, indústria, construção de navios,

transporte marítimo e até vinícola (seus "Marsalas" são considerados dos melhores da região, incluindo um especial chamado Targa, doce e de garrafa negra).

O circuito ficava na parte norte da Sicília, ilha no sul da Itália, cujo clima mediterrâneo seco, com temperaturas elevadas e uma geografia terrível, se mostrou um ambiente hostil e feito sob medida para desafiar equipes e pilotos a buscarem seus limites de velocidade e resistência.

O percurso original da Targa Florio, "Madonie", tinha uma extensão de

148,7 km. Nas primeiras edições, um piloto só era declarado vencedor se percorresse um mínimo de três voltas. Em função das enormes dificuldades, ao longo dos anos várias tentativas de mudanças deste formato foram realizadas, visando minimizar a crueldade imposta às máquinas e pilotos. Mas a essência de um evento que visava a superação de limites foi mais forte e a partir de 1960 todas as provas passaram a ser realizadas no circuito conhecido como "Piccolo Della Madonie", com largada na vila de Cerda e passando por Collesano,

Cartaz com aviso aos moradores: neste fim de semana tem corrida!

46 TARGA FLORIO - 4 e 6 Maggio 1962

MAMME! ATTENZIONE AI BAMBINI CUSTODITELI!

46 TARGA FLORIO - 4 e 6 Maggio 1962

DURANTE LA CORSA TENETE CHIUSE LE PORTE DELLE ABITAZIONI

46 TARGA FLORIO - 4 e 6 Maggio 1962

CUSTODITE GLI ANIMALI! TENETE LEGATI I CANI!

46 TARGA FLORIO - 4 e 6 Maggio 1962

ATTENZIONE AI CORRIDORI

46 TARGA FLORIO - 4 e 6 Maggio 1962

SGOMBRATE LE STRADE ATTENZIONE AI CORRIDORI! STATE SUI MARCIAPIEDI!

46 TARGA FLORIO - 4 e 6 Maggio 1962

ALLONTANATEVI DALLE CURVE! E' PERICOLOSO!

PRIMAVERA SICILIANA 1962

46^A TARGA FLORIO

CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE
CHALLENGE MONDIALE - COPPE C.S.L.

6 MAGGIO 1962

REGIONE SICILIANA
Assessorato Turismo, Spettacolo, Sport

AUTOMOBILE CLUB
PALERMO

Campofelice e retornando a Cerda. Um percurso de 72 km, com 898 curvas e uma única reta, de 8 km, ao longo da costa mediterrânea – a versão siciliana da reta Hunaudières de Le Mans. A cada corrida, tudo isso era percorrido 10 vezes - e o desafio aumentou em 1970, quando a Targa Florio passou a ter 11 voltas.

O início da dominação

A primeira vitória da Porsche na Targa Florio aconteceria nos anos 50. Mas a ligação entre a marca e a corrida italiana começou muito antes. Em 1922, o piloto austríaco Alfred Neubauer pilotou o compacto Auto-Daimler "Sascha", com um pequeno motor de 2,0 litros. Surpreendeu a todos, vencendo com uma margem de 8 km/h sobre carros maiores e muito mais potentes. O projetista do Sascha era o jovem Ferdinand Porsche. Neubauer, por sua vez, encerrou logo a carreira de piloto e se tornaria um dos mais importantes chefes de equipe de todos os tempos.

Em 1956, ano de sua estréia em Targa Florio, a Porsche enviou apenas um 550A Spyder e surpreendentemente venceu. Por que a surpresa? Porque a equipe teve menos de duas semanas para se preparar para um evento tão duro logo em seguida a uma participação no difícil circuito de Nurburgring, na Alemanha! O piloto foi o mitológico Umberto Maglioli, reconhecido como um dos maiores especialistas da época em provas de endurance. Maglioli competiu sozinho: não dividiu a pilotagem do carro com outro piloto, como acontece nesse tipo de prova. Pilotando bravamente (por quase 8 horas) seu Porsche de 1,5 litro, ele derrotou carros muito mais potentes como as Maserati 300 S e as Ferrari 250 (3,0 litros).

Este foi o marco do início do domínio da Porsche em Targa Florio. Em 1959, a marca conquistou os quatro primeiros lugares na prova. Edgar Barth/Wolfgang Seidel venceram pilotando um 718 RSK, seguidos de Herbert Linge/Paul



1959: Edgar Barth no RSK 1500.



Straelle em um 550RS. Atrás deles terminaram dois 356 Carrera de equipes particulares. Em 1960 foi a vez de Hans Hermann/Joachim Bonnier vencerem com um 718 RS60. Três anos depois, a dupla Jo Bonnier/Carlo Maria Abate venceu com o 718 equipado com o motor Porsche de 8 cilindros usado na Fórmula 1, enquanto os experientes Barth e Linge chegaram em 3º lugar com o mesmo 718 RS 60 de 1960. A estréia do 904 Carrera GTS trouxe a vitória em 1964 com a dupla Colin Davis/Antonio Pucci.

O Porsche 911 Targa seria



Estréia na Targa Florio em 1922: Neubauer pilotando Sasha.

apresentado no salão de Frankfurt de 1965. Embora ostente orgulhoso o nome da corrida mais difícil e exigente do calendário, nenhum 911 Targa jamais obteve sucesso significativo na prova. Isto é compreensível, uma vez que a Targa Florio sempre foi dominada por protótipos especiais e potentes.

Em 1965, o alemão Gerhard Mitter participa com um carro muito curioso e vence a Targa Florio em sua categoria. Era o Porsche 904/8, desenvolvido especialmente para provas de subida de montanha e apelidado de "Canguru".

Continua o sucesso

Nos três anos seguintes, a Porsche estabelece um feito inédito: torna-se a primeira marca a vencer três vezes seguidas a Targa Florio. Segundo o estipulado pelo conde Vincenzo Florio, quem vencesse a prova por três vezes consecutivas ficaria definitivamente com a "Targa" Florio. Este cobiçado troféu encontrou seu lugar definitivo em Stuttgart. Os responsáveis por esse feito foram Willy Mairesse/Herbert Müller (vencedores em 1966 com o 906 Carrera), Paul Hawkins/Rolf Stommelen (1967, com um 910

e Vic Elford e o lendário Umberto Maglioli, que ganharam em 1968 com um 907 (mais detalhes sobre esta última corrida na coluna Rearview).

Para manter viva a chama, Ferry Porsche cria o troféu Copa Florio e o oferece a quem vencer a prova dali em diante. A Porsche segue colecionando triunfos. Gerhard Mitter/Udo Schultz, com um 908, vencem a edição de 1969, na qual a Porsche obteve os 4 primeiros lugares e colocou 6 carros nas 7 primeiras colocações. Em 1970 vence o 908/3 pilotado por Jo Siffert e Brian Redman, com uma média que

nunca mais foi superada: 120,12 km/h. O 2º lugar ficou com Pedro Rodriguez/Leo Kinnunen, também com 908/3. Além da dobradinha, a Porsche conquistou e colocou 4 carros nas 5 primeiras colocações. A última vitória da Porsche na Targa Florio aconteceu em 1973, com o 911 RSR pilotado pela dupla Herbert Müller/Gijs van Lennep.

Os heróis

Um dos heróis desta corrida foi Nino Vaccarella. Nascido na vila de Collesano, "Il Professore" terminou em 3º lugar em 1962, pilotando um Porsche RSK com motor de 8 cilindros e 2 litros. Venceu a corrida em 1965 (com Ferrari) e 1971 (Alfa Romeo). Era considerado o único piloto que podia derrotar a Porsche na Targa e consolidou a tese de que pilotos "locais" levam vantagem em corridas disputadas em circuitos de estrada. Em 1967, Vaccarella liderava a corrida quando "estampou" sua Ferrari num muro de Collesano, o que facilitou a vitória de Stommelen e Hawkins.

Apesar deste histórico, a Targa Florio não teve o mesmo prestígio ou o carisma da 24 Horas de Le Mans. Em compensação, sempre atraiu os melhores e mais importantes pilotos e equipes. Uma vitória nesta corrida, uma das mais difíceis do mundo, rendia imediatamente à marca e aos pilotos vencedores admiração e respeito da parte de seus pares.

Da mesma forma, os iniciados em Porsche sabem que até conseguir a primeira vitória geral em Le Mans (em 1970, Clubnews nº 5), a casa de Stuttgart já tinha vencido nada menos que 10 vezes a Targa Florio entre os anos de 1956 e 1970, tendo imposto um inédito domínio. A última edição da Targa Florio foi disputada em 1977. No ano seguinte, por questões de segurança, ela foi transformada em uma etapa do Campeonato Italiano de Rally.

Isso só mudou recentemente, com o advento das provas de carros históricos realizadas em percursos utilizados em corridas clássicas. Na edição de 2001, por exemplo, participaram na categoria "Hors Concours" nomes como Vic Elford, Sandro Munari e o próprio Vaccarella. Não é conhecida a participação de pilotos



brasileiros nas edições "clássicas" da Targa Florio.

A Targa Florio foi o palco ideal para que os carros da Porsche vencessem onze vezes, mostrando algumas de suas principais características: conjunto, confiabilidade, agilidade, robustez, inovação tecnológica, segurança e, acima de tudo, velocidade. Estas qualidades, somadas à competência e determinação de seus pilotos, permitiram sobrepujar "macchinas" maiores e mais potentes como Alfa Romeo (9 vitórias), Ferrari (7 vitórias), Bugatti (6 vitórias) Maserati (4 vitórias), Lancia (4 vitórias) e Mercedes-Benz (3 vitórias).

Esquerda: Jo Bonnier no RS 1600 em 1960.

Abaixo: Strahle no Carrera GTL Zagato em 1962

Direita: Müller e van Lennep vencem a edição de 1973 com o Porsche Carrera RSR. Abaixo: Colin Davis cruza a linha da vitória com seu 904 Carrera GTS em 1964.



AS 11 VITÓRIAS DA PORSCHE

1956 - 550 A Spyder (Umberto Maglioli) – média 90,70 km/h
1959 – RSK 1500 (Edgar Barth/Wolfgang Seidel) – média 91,29 km/h
1960 – RSK 1600 (Jo Bonnier/Hans Hermann) – média 95,32 km/h
1963 – RS 60 (Jo Bonnier/Carlo Maria Abate) – média 103,89 km/h
1964 – 904 (Colin Davis/Antonio Pucci) – média 100,21 km/h
1966 – 906 (Willy Mairesse/Herbert Müller) – média 98,90 km/h
1967 – 910 (Rolf Stommelen/Paul Hawkins) – média 108,78 km/h
1968 – 907 (Vic Elford/Umberto Maglioli) – média 111,08 km/h
1969 – 908 (Gerhard Mitter/Udo Schultz) – média 117,44 km/h
1970 – 908/3 (Jo Siffert/Brian Redman) – média 120,12 km/h
1973 – 911 Carrera RSR (Herbert Müller/Gijs van Lennep) – média 114,67 km/h

